

# Documento de Trabajo

## Working Paper

**Gibraltar a un año de la Declaración de Córdoba:  
la recuperación de la confianza**

Francisco Oda-Ángel

10/10/2007

*Documento de Trabajo N° 45/2007*

# Gibraltar a un año de la Declaración de Córdoba: la recuperación de la confianza

Francisco Oda-Ángel

## Sumario

1. Introducción
2. La Declaración de Córdoba
  - 2.1. Mejor Uso del Aeropuerto de Gibraltar (*Enhanced Use of Gibraltar Airport*)
    - 2.1.1. Un difícil camino para lograr el consenso
  - 2.2. Pensiones
    - 2.2.1. Los trabajadores transfronterizos: la fuerza laboral española
  - 2.3. Agilizar el paso de la verja
    - 2.3.1. Una verja fluida favorecerá la ósmosis
  - 2.4. Telecomunicaciones
  - 2.5. Instituto Cervantes
    - 2.5.1. La lengua y la cultura españolas en retroceso
3. Conclusión
4. Bibliografía

## 1. INTRODUCCIÓN

Se cumple un año desde que se anunciara la Declaración de Córdoba, fruto de la primera reunión ministerial del Foro de Diálogo sobre Gibraltar. La Declaración representa un acontecimiento de primer orden en la cuestión de Gibraltar que ha hecho posible, por primera vez en la historia del contencioso, que la colaboración entre las partes tenga efectos beneficiosos directos sobre los ciudadanos de ambos lados de la verja. Gibraltareños y campogibraltareños están valorando muy positivamente los cambios experimentados en este año conforme se han ido cumpliendo escrupulosamente los compromisos acordados según el calendario previsto. Pero no sólo la población. La mayor expresión del buen momento que viven las relaciones se evidencia en el hecho de que la primera reunión del Foro de Diálogo, después de la Declaración de Córdoba, se celebre en la propia ciudad de Gibraltar, el 26 de marzo de 2007. En ella se pudo constatar el buen clima existente y se avanzó en “los trabajos para la ejecución por concurso del nuevo Edificio de la Terminal del aeropuerto, que está desarrollando el Gobierno gibraltareño y en el que se tendrán en cuenta las características acordadas en la reunión ministerial del Foro de Diálogo”.<sup>1</sup>

Dieciocho meses de intensos contactos sirvieron para cerrar, el 18 de septiembre de 2006, una declaración con contenidos muy prácticos que no alteran las posiciones tradicionales de los participantes, y en el que el Gobierno de Gibraltar entiende y acepta que las referencias a la soberanía deben ser bilaterales entre el Reino Unido y España, lo cual, de alguna manera, pone de manifiesto la vigencia del Proceso de Bruselas.<sup>2</sup>

La constitución del Foro de Diálogo, el 16 de diciembre de 2004, fue una novedad en las relaciones entre España y Gibraltar que desbloqueaba la situación post-referéndum creada a raíz de la propuesta británica de compartir con España la soberanía sobre el Peñón. Con muchas dudas sobre la validez de la nueva estrategia,

---

<sup>1</sup> Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (2007), p. 77.

<sup>2</sup> En este mismo sentido se manifiesta la reciente publicación del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación en la que se señala que “el Gobierno de España mantiene su reivindicación sobre la soberanía de Gibraltar que es ‘irrenunciable’. Esta soberanía se discute bilateralmente con el Reino Unido en el llamado Proceso de Bruselas, que se reconoce expresamente como separado del Foro de Diálogo. El Proceso de Bruselas está plenamente vigente y así anualmente las Naciones Unidas instan a los Gobiernos británico y español para que, teniendo en cuenta los intereses y las aspiraciones de Gibraltar, lleguen a una solución definitiva del problema de Gibraltar a la luz de las resoluciones pertinentes de la Asamblea General...”. Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (2007), p. 79.

el Foro de Diálogo nació con graves críticas y más escepticismo entre la clase política y algunos especialistas en Derecho Internacional Público. Sin embargo, la fórmula basada en crear un ámbito para el diálogo añadía, por primera vez, un elemento de vital importancia que no se ha tenido en cuenta: el Gobierno gibraltareño, a través de su participación directa en el proceso de diálogo, estaba reconociendo la reclamación histórica de España, algo que se había negado a hacer hasta entonces. El argumento gibraltareño afirmaba que la solución del contencioso era un asunto exclusivo entre Gibraltar y el Reino Unido. El resultado fue la constitución de un foro para el diálogo en el que todos los participantes tienen voz propia y separada.

La conquista de la confianza mutua ha sido el principal resultado de todo este proceso que apostó por cuidar las formas y por alzar la cooperación por encima de las legítimas aspiraciones de soberanía. Esta fórmula de cooperación al margen de avances en la soberanía fue un viejo sueño de Gibraltar.<sup>3</sup> En 1972, siendo Gregorio López Bravo ministro de Exteriores, los gibraltareños defendieron este procedimiento como única forma de normalizar las relaciones con España y posibilitar la apertura de la verja. Esta idea fue rescatada por Peter Caruana, ministro principal de Gibraltar, y se convirtió en objetivo primordial de su política hacia España. Para el líder gibraltareño el reto estriba en alcanzar el máximo autogobierno sin llegar a la independencia total. El objetivo de Gibraltar en el Foro ha sido claro. Deseaba obtener por escrito la garantía española de la creación de un nuevo marco que diera el derecho de veto a Gibraltar frente a cualquier decisión sobre su futuro, algo, por otra parte, muy lógico desde la óptica gibraltareña. Desde su llegada al Gobierno, en 1996, Caruana diseñó un modelo de relación con España basado en el cumplimiento de los deseos de los gibraltareños sobre el futuro del Peñón. Si en el Preámbulo del Decreto Constitucional ya se obtuvo el compromiso británico a tal fin, ahora era necesario ese mismo compromiso por parte de España.

Desde el punto de vista gibraltareño, la creación del Foro de Diálogo sobre Gibraltar supuso el reconocimiento de la realidad de Gibraltar que reclama su derecho a decidir su propio futuro. Caruana ha apuntado en varias ocasiones que “ningún modelo para el futuro puede ser otro que el que sea libremente aceptado por los gibraltareños”. Esa posibilidad ha sido ahora una realidad a través del Foro. Caruana ha alcanzado un buen acuerdo para Gibraltar haciendo entender a España que el camino de la confianza y normalización mutua mediante el reconocimiento y la cooperación podría ser prometedor a largo plazo para sus aspiraciones.

Tras el anuncio de los entendimientos alcanzados en la Declaración de Córdoba la vida política interna de Gibraltar ha pasado por momentos muy interesantes. Joe Bossano, líder de la oposición y del GSLP (*Gibraltar Socialist Labour Party*), emitió un comunicado en el que anunció que no aplicaría los entendimientos relativos al aeropuerto de Gibraltar y a la puesta en marcha del Instituto Cervantes, si alcanzase el poder. En primer lugar, ha expresado su queja por la aceptación de Peter Caruana de dejar por escrito que la soberanía de Gibraltar es una cuestión que compete a España y el Reino Unido. Igualmente, considera que “cualquier cuestión de soberanía sobre el aeropuerto, el Istmo o cualquier otra cosa es competencia exclusiva entre el Reino Unido y Gibraltar, y que España no tiene absolutamente nada que decir”. Respecto al Instituto Cervantes, la oposición gibraltareña opina que “es un intento equivocado de incrementar la influencia española en Gibraltar y asistir a un proceso de ósmosis que allane el camino para que futuras generaciones estén menos identificadas con el Reino Unido, sean menos pro-británicos y se sientan más identificados con España y más pro-españoles”. A pesar de estas intenciones, el líder de la oposición no se sumó a la convocatoria del colectivo de veteranos de guerra “*Rock Firm Group*” que logró reunir, el 24 de octubre de 2006, a unas 75 personas para expresar el rechazo a los resultados del Foro de Diálogo. No hay que olvidar que Caruana ganó las elecciones de 1996 con el eslogan “Diálogo con España”, mientras que Bossano, que entonces era el ministro principal, las perdió con su “Ninguna esperanza a España”.

Históricamente no es la primera vez que un 18 de septiembre se convierte en un día importante para Gibraltar. Ese mismo día de 1942, en medio de la tragedia de la evacuación de la población civil como consecuencia de la II Guerra Mundial, nació la Asociación para el Avance de los Derechos Civiles de Gibraltar (AACR), que marcó la lucha por conseguir los derechos civiles de los gibraltareños hasta entonces obviados por la potencia administradora. Una reunión de trabajadores en el local del *Prince of Wales Football Club* inició una nueva página en la historia de la ciudad. A instancias de Albert Risso, un

---

<sup>3</sup> Eliminar los controles en la verja, dejar la cuestión de la soberanía fuera de la negociación y centrarla en los intercambios culturales y comerciales, becar a jóvenes para que puedan estudiar en universidades españolas, etc., y un cambio de proceder en la actitud española hacia Gibraltar habían sido antiguas aspiraciones de la sociedad gibraltareña.

experimentado sindicalista, la AACR pudo conciliar los intereses militares británicos y los civiles pero, sobre todo, consiguió dar voz a los habitantes colonizadores del territorio cedido por España al Reino Unido en 1713. Esa labor la ejecutó y potenció durante 40 años Sir Joshua Hassan (1915-1997) como líder indiscutible de la escena política gibraltareña, primero siendo alcalde y luego ministro principal (1964-1969 y 1972-1987). El entonces muy joven Hassan fue elegido aquel 18 de septiembre vicepresidente de la AACR, cambiando la historia de la ciudad para siempre. Para Hassan el reto era alcanzar el máximo autogobierno sin llegar a la independencia total puesto que, como él mismo argumentaba, “Gibraltar es demasiado pequeña y quedaría a merced de un vecino demasiado grande”. Desde entonces no han cesado los esfuerzos por demostrar a británicos, españoles y a ellos mismos que era necesario construir un sistema que les permitiera decidir sobre su futuro.

## 2. LA DECLARACIÓN DE CÓRDOBA

El comunicado conjunto de la primera reunión ministerial del Foro de Diálogo sobre Gibraltar, del 18 de septiembre de 2006, recoge con meridiana claridad la nueva base de la política española hacia Gibraltar sustentada en la fórmula de cooperación sin avances en la soberanía con el objetivo de alcanzar resultados rápidamente visibles, beneficiosos para la población y que supera la desconfianza instalada en las relaciones desde el cierre de la verja en el año 1969. Se trata de un cambio de actitud que permite superar el inmovilismo y evidencia, sin duda, una lectura pragmática de la experiencia de 2002, donde el entendimiento hispano-británico acabó frustrándose ante la manifiesta oposición de los habitantes de Gibraltar. Resulta muy interesante comprobar una nueva estrategia que encara cuestiones prácticas con efectos directos, para las poblaciones de Gibraltar y del Campo de Gibraltar, e intenta crear un clima de mutua confianza que permite despejar las secuelas derivadas del cierre de la verja y facilita el camino hacia una solución definitiva del tema de fondo de la soberanía.

En ese sentido, el punto tercero del comunicado, así como la primera medida del Anexo II (Declaración Ministerial sobre el Aeropuerto de Gibraltar), dejan claramente establecido que las posiciones en materia de soberanía y jurisdicción no experimentan cambios; se explicita, precisamente, que el Gobierno de Gibraltar entiende y acepta que las referencias a la soberanía son bilaterales y atañen a España y al Reino Unido. Hay, además, un escrupuloso cuidado en las sucesivas menciones a la verja/frontera (puntos quinto y sexto del comunicado y segunda medida del Anexo II) con lo que también se resguardan las posturas previas respecto a la naturaleza jurídica de aquella. No obstante, a pesar de que los posicionamientos de los participantes en materia de soberanía estaban expuestos meridianamente claros en la Declaración de Córdoba, las partes quisieron dar una vuelta de tuerca más y emitieron un Comunicado Conjunto de Prensa, con fecha 10 de noviembre de 2006, en el que volvían a insistir en que “ningún participante ha logrado avanzar su posición en materia de soberanía, y ningún participante ha hecho concesión alguna en materia de soberanía”. Además, deseaban aclarar que “el Foro de Diálogo sobre Gibraltar y las Declaraciones de Córdoba no tienen implicación alguna en relación con la posición de cualquiera de los participantes sobre la cuestión de la validez del Tratado de Utrecht”.<sup>4</sup>

Tras seis reuniones<sup>5</sup> y numerosos contactos directos entre los negociadores españoles y gibraltareños, la primera reunión ministerial sobre el foro consiguió cerrar estos compromisos: la mejora del uso del aeropuerto; el pago de las pensiones a los ex trabajadores españoles en Gibraltar; facilitar la fluidez en el paso de personas, vehículos y mercancías mediante la apertura de un nuevo carril de entrada; el código telefónico 350 para Gibraltar; y la puesta en marcha del Instituto Cervantes.

---

<sup>4</sup> En un exceso de intentar aclarar lo ya expuesto de manera concisa en la Declaración de Córdoba, el Comunicado Conjunto de Prensa insistió en el papel que desempeñarán los funcionarios españoles en el lado norte de la verja y la inclusión del Aeropuerto de Gibraltar en el Cielo Único de la UE. El texto completo del Comunicado se puede encontrar en <http://www.mae.es/es/MenuPpal/Actualidad/Comunicados+DG+Com+Exterior/>

<sup>5</sup> Málaga, 10-11/II/2005; Faro (Portugal), 8-9/VII/2005; Palma de Mallorca, 10-11/X/2005; Chevening House (Kent, Reino Unido), 20-21/II/2006; Londres, 6-7/VII/2006; y Córdoba, 18/IX/2006 (primera reunión ministerial del Foro de Diálogo Trilateral sobre Gibraltar).

## 2.1. Mejor uso del aeropuerto de Gibraltar (*Enhanced Use of Gibraltar Airport*)<sup>6</sup>

El uso del aeropuerto quedó desbloqueado después de alcanzar una fórmula imaginativa que permite que los participantes cumplan con sus expectativas y admitan que no existen implicaciones en materia de soberanía, jurisdicción o control de la instalación aérea.<sup>7</sup> Se construirá una sola terminal contigua al lado sur de la verja (Istmo-Gibraltar) para permitir el acceso directo desde el lado norte de la verja (Istmo-La Línea de la Concepción). Esta instalación permitirá que los vuelos con destino o procedencia de España tengan, lógicamente, la consideración de vuelos Schengen –por tanto, vuelos con consideración idéntica a los vuelos nacionales–, haciendo posible vuelos a/desde el aeropuerto de Gibraltar con destino o procedencia del lado norte de la verja. Según se indica en la séptima medida del Anexo II, existen tres tipos de pasajeros:

- (1) Los que proceden o tienen como destino el lado norte de la verja, y quieran tomar o abandonar un avión con destino o procedencia de cualquier aeropuerto español. Estos pasajeros entrarán y saldrán a la terminal por un acceso directo al lado norte de la verja. Dado que la consideración del lado norte de la verja es Schengen, estos pasajeros serán tratados como si no hubiesen abandonado el espacio Schengen.<sup>8</sup>
- (2) Los demás pasajeros procedentes del lado sur de la verja y que deseen entrar en cualquier aeropuerto español (zona Schengen) deberán pasar un control por funcionarios españoles situados en el lado norte de la verja.
- (3) Los que procedentes de la zona Schengen y deseen salir de la misma con destino al lado sur de la verja, deberán igualmente someterse a un control de salida del espacio Schengen que será llevado a cabo por funcionarios españoles, situados en el lado norte de la verja, antes de que prosigan hasta el lugar en el que las autoridades gibraltareñas realicen el control que les permita la entrada en Gibraltar.

En la séptima medida del Anexo II de la Declaración de Córdoba sobre el aeropuerto de Gibraltar se establecen los procedimientos a los pasajeros que lleguen o salgan de la terminal:

“(a) los pasajeros que vuelen desde el aeropuerto de Gibraltar a un aeropuerto español y que entren a la Terminal por el acceso directo desde el lado norte de la verja/frontera serán tratados como si no hubiesen abandonado el espacio Schengen; (b) Los demás pasajeros que vuelen desde el aeropuerto de Gibraltar a un aeropuerto español pasarán el control de entrada al espacio Schengen antes de embarcar en la aeronave. Este control será llevado a cabo por funcionarios españoles, los cuales estarán situados en el lado norte de la verja/frontera, mediante un procedimiento facilitado por el diseño de la Terminal. En consecuencia, a su llegada a un aeropuerto español, no se someterá a estos pasajeros a ningún otro control de entrada al espacio Schengen; (c) Los pasajeros que vuelen al aeropuerto de Gibraltar desde un aeropuerto español y que salgan de la Terminal por el acceso directo hacia el lado norte de la verja/frontera serán igualmente tratados como si no hubiesen salido del espacio Schengen; (d) Otros pasajeros que viajen al aeropuerto de Gibraltar desde un aeropuerto español pasarán, tras su desembarque, un control de salida del espacio Schengen que será llevado a cabo por funcionarios españoles como está previsto en la anterior letra (b). Estos pasajeros proseguirán a continuación hasta el lugar en el que las autoridades gibraltareñas realizarán el pertinente control de identidad y pasaporte para permitir la entrada en Gibraltar; (e) Los pasajeros a que se refieren las letras (a) y (c) que permanezcan en el lado aire del servicio de aduanas e inmigración de Gibraltar serán tratados como pasajeros en tránsito en la Terminal y, en virtud de la exención administrativa que a tal efecto concedan las autoridades gibraltareñas, no serán sometidos, en circunstancias normales, al control de aduanas e inmigración de Gibraltar. Las autoridades gibraltareñas se reservan el derecho de ejercer dichos controles por motivos de seguridad o en otras circunstancias excepcionales o inhabituales que lo hagan necesario o conveniente. Por su parte, las

<sup>6</sup> No hay que olvidar que el aeropuerto de Gibraltar es un aeródromo militar de uso civil que está supeditado a los intereses militares británicos. Y, en este sentido, el aeródromo no está transferido al Gobierno de Gibraltar.

<sup>7</sup> El Anexo II sobre el Aeropuerto de Gibraltar de la Declaración de Córdoba incluye 19 medidas en las que se desarrollan los entendimientos a los que han llegado los participantes.

<sup>8</sup> Tal y como se indica en la misma medida del Anexo II “estos pasajeros que aguardarán en el lado aire del servicio de aduanas e inmigración de Gibraltar serán tratados como pasajeros en tránsito en la Terminal y no serán sometidos, en circunstancias normales, al control de aduanas e inmigración de Gibraltar (...)”.

autoridades españolas se reservan el derecho equivalente, en consonancia con sus obligaciones derivadas del acervo de Schengen”.<sup>9</sup>

Se deja para el futuro considerar, de modo jurídica y políticamente aceptable por los participantes, la posibilidad de autorizar vuelos de entrada y salida en el aeropuerto de Gibraltar a otros destinos Schengen, distintos de los aeropuertos españoles.

La Declaración dispuso la creación de una Comisión Conjunta de Enlace Permanente de los participantes que servirá de foro para el seguimiento técnico de cualquier problema relativo a la puesta en marcha de los entendimientos expresados en la Declaración.<sup>10</sup> El 20 de diciembre de 2006 se reunió, en Gibraltar, por primera vez dicha Comisión con el objetivo de tratar todos los asuntos relacionados con el funcionamiento de los acuerdos en materia de aviación. No obstante, en la Declaración también se especificó que los avances alcanzados y la aplicación de los entendimientos serían seguidos en el seno del Foro de Diálogo Trilateral.<sup>11</sup> También incluyó un apartado en el que indicaba que el Gobierno de Gibraltar otorgaría una concesión contractual a una empresa participada por intereses españoles y gibraltareños para la explotación comercial y de servicios de la terminal.<sup>12</sup> Además, se anunció la construcción de un túnel de acceso a Gibraltar bajo la pista de aterrizaje y en el lado de levante del Istmo que agilice el tránsito rodado de entrada y salida de Gibraltar y que evitara los problemas de seguridad actuales provocados por el tráfico de vehículos que atraviesan la pista peatonal del aeropuerto, controlado por semáforos encargados de regular el tránsito de vehículos sobre la pista de aterrizaje.<sup>13</sup> En este sentido, Peter Caruana ya ha anunciado que la nueva terminal tendrá una superficie de unos 20.000 metros cuadrados y un presupuesto cercano a los 40 millones de euros, financiados con fondos europeos. Se prevé que esté terminada a finales de 2008. El día 16 de diciembre de 2006 aterrizó en el aeródromo de Gibraltar el primer avión de Iberia procedente de Madrid. El Airbus A319 con el nombre “Ciudad de Baeza” iniciaba la nueva ruta de Iberia con un vuelo directo a Gibraltar. En el vuelo inaugural viajaba el secretario de Estado de Asuntos Exteriores, Bernardino León,<sup>14</sup> quien fue recibido a pie de la escalerilla por Peter Caruana.

#### *2.1.1. Un difícil camino para lograr el consenso*

El asunto del Istmo es, paralelamente, otro de los procesos que la diplomacia española está tratando de superar. La cesión de Gibraltar al Reino Unido quedaba limitada a la Ciudad y Castillo, juntamente con su puerto, defensas y fortalezas. Sin embargo, el Reino Unido procedió con prontitud a ocupar una extensión territorial más allá de lo acordado en Utrecht. Así, en 1714, sólo un año después de la firma del Tratado, los ingleses ocuparon los edificios de la Torre del Diablo y el Molino y, en 1723, el territorio situado al alcance del tiro de los cañones; esto último efectuado en virtud de un supuesto derecho de defensa. La construcción por parte de España de los fuertes de Santa Bárbara y San Felipe a ambos lados del Istmo (y la línea defensiva que los unía: la línea de Gibraltar) originó la conocida como zona neutral que se extendía desde los citados fuertes hasta los límites del Peñón. A partir de aquel momento comenzó a consolidarse la presencia británica en la zona neutral; denominada así no porque se tratara de tierra de nadie, sino por ser un territorio militarmente neutralizado.

Posteriormente, la expansión napoleónica por Europa hizo necesaria la alianza hispano-británica para contener a las tropas francesas. Por tal alianza, el 10 de enero de 1810, los ingenieros militares británicos del Peñón destruyeron los fuertes edificados por los españoles para evitar que fueran utilizados por el ejército francés para asaltar Gibraltar.<sup>15</sup> Todo esto, junto con la débil posición de España en el escenario

---

<sup>9</sup> El texto completo de las Declaraciones de Córdoba se puede consultar en la página web del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España

([http://www.mae.es/es/MenuPpal/Actualidad/Noticias+MAEC/20060918\\_not1.htm](http://www.mae.es/es/MenuPpal/Actualidad/Noticias+MAEC/20060918_not1.htm)).

<sup>10</sup> Cuarta medida del Anexo II.

<sup>11</sup> Décima octava medida del Anexo II.

<sup>12</sup> Décima medida del Anexo II.

<sup>13</sup> Duodécima medida, Apartado B del Anexo II.

<sup>14</sup> En este vuelo viajaban, además de muchos periodistas, representantes británicos, el presidente de Iberia, Fernando Conde, el consejero de Presidencia de la Junta de Andalucía, Gaspar Zarrías, y otras autoridades municipales del Campo de Gibraltar.

<sup>15</sup> La unión hispano-británica facilitó la decisión unilateral británica de demoler por completo la fortaleza que España construyó frente a Gibraltar un siglo antes. La línea de contravalación, también llamada “la línea de Gibraltar”, con todos sus fuertes fue demolida, el 10 de enero de 1810, bajo la supervisión del Teniente Coronel Evall y del Capitán Harding, del Real Cuerpo de Ingenieros de Gibraltar, bajo el pretexto de que los franceses la podían utilizar para atacar

internacional del siglo XIX, posibilitó la ampliación de los límites legales de Gibraltar. En 1815 y 1845 España permitió, por razones humanitarias, nuevos asentamientos británicos más allá de lo pactado en el Tratado de Utrecht. Dos epidemias de fiebre amarilla sensibilizaron a los españoles posibilitando que los ingleses instalaran campamentos sanitarios fuera de la ciudad de Gibraltar, al norte del Peñón y en pleno Istmo.<sup>16</sup> Tras las epidemias, los británicos afianzaron ilegalmente su posición sobre la parte del Istmo ocupada.

Los límites territoriales de estos asentamientos ilegales fueron confirmados en agosto de 1908 con la construcción de la verja, por parte del Reino Unido.<sup>17</sup> En 1933, los británicos decidieron construir una pista de aterrizaje que fue posteriormente ampliada, en 1938, cuando España estaba en plena Guerra Civil. Los británicos confirmaron públicamente, el 12 de julio de 1966, su soberanía sobre el Istmo,<sup>18</sup> aunque no será hasta 1981 cuando los británicos, en una nota al Ministerio de Exteriores español, reconocen que el Istmo es objeto de controversia, pero el territorio del Istmo no fue transferido jamás por acuerdo alguno. En 1941, se llevaron a cabo nuevas obras en el aeródromo llegando definitivamente a penetrar en las aguas de la bahía y violando de nuevo espacios de soberanía española, abriéndose así una nueva controversia sobre los límites marítimos del Peñón.

Nada se avanzó en estas cuestiones hasta el 2 de diciembre de 1987 cuando se firmó en Londres la Declaración Hispano-británica sobre el uso conjunto del aeropuerto. El texto firmado por el ministro de Asuntos Exteriores, Francisco Fernández Ordóñez, y el secretario para Relaciones Exteriores y la Commonwealth del Reino Unido, Geoffrey Howe, preveía, con el convencimiento de que una mayor cooperación sobre el uso del aeropuerto sería beneficiosa para ambos países y para la población de Gibraltar y del Campo de Gibraltar, la ampliación de su utilización civil. El acuerdo establecía la construcción de una nueva terminal en La Línea de la Concepción situada en el lado norte de la verja. Los pasajeros que utilizaran esa terminal tendrían acceso directo al aeropuerto a través de una puerta en la fachada sur de la terminal. La misma sería utilizada por todos los pasajeros que se dirigieran al desembarcar a cualquier punto situado al norte de la verja; y por aquellos que, procedentes de cualquier punto del territorio al norte de la verja embarcasen para tomar el avión. La terminal británica sería utilizada por el resto de los pasajeros.

El Acuerdo de Londres introdujo una cláusula de salvaguarda que mantenía intactas las posiciones de España y Gran Bretaña sobre la cuestión de la soberanía del Istmo donde se construyó el aeródromo: “el presente régimen y cualquier actividad o medida tomada en aplicación o como consecuencia del mismo, se entienden

---

el Peñón. Esta demolición dejó abierto el camino al asentamiento y ocupación británica al norte del Istmo, tal y como se produjo más tarde. El Coronel Holloway, jefe de Ingenieros de la Guarnición de Gibraltar, comunicó al gobernador general Campbell, en una carta con fecha 18 de febrero de 1810, el resultado satisfactorio de esta demolición. Véase Ministerio de Asuntos Exteriores, *Documentos sobre Gibraltar presentados a las Cortes Españolas*, Imprenta del MAE, 3ª edición, Madrid, 1966, p. 175.

<sup>16</sup> De esta manera se quejaba el embajador de España en Londres, Sr Comyn, al secretario de Estado británico para los Negocios Extranjeros, Conde de Russell, al comprobar que tras las epidemias los británicos seguían allí: “En el año 1854, con motivo de la epidemia que reinaba en Andalucía las autoridades de Gibraltar hicieron construir una especie de población con barracas de madera y edificios ligeros fuera de las murallas, a fin de alojar a parte de los habitantes de la Plaza y a la tropa, estableciendo puestos para guardias y una línea de garitas para centinelas. Terminada la epidemia, se deshicieron algunas barracas, pero se conservaron los cuerpos de guardia, las garitas y un caserío de madera distante de nuestra línea como unas seiscientas varas, y esta nueva población se ha convertido ahora en un verdadero campamento, ocupado constantemente por un Regimiento de la guarnición de la Plaza. Sensible es que en 1854 se permitiese a la guarnición de Gibraltar alojarse fuera del recinto de sus murallas, invadiendo el Terreno Neutral y usurpando el que le estaba vedado por los Tratados vigentes; pero esta condescendencia, hija únicamente de un sentimiento filantrópico, no puede de manera alguna invocarse como un asentimiento de parte de España a la ocupación permanente del Terreno llamado Neutral, por las fuerzas inglesas; y, habiendo desaparecido las circunstancias que la motivaron, es evidente que las cosas debieron volver al estado que tenían antes que una razón de humanidad autorizase a introducir en ellas las alteraciones indicadas”. La nota completa, redactada el 13 de noviembre de 1863, se encuentra en Ministerio de Asuntos Exteriores (1966), p. 199.

<sup>17</sup> El Libro Rojo de Gibraltar incluye la nota, fechada el 5 de agosto de 1908, en la que los británicos dan cuenta de la decisión del Gobierno de Su Majestad de construir una verja que separe Gibraltar de España. Véase Ministerio de Asuntos Exteriores (1966), p. 269.

<sup>18</sup> La posición legal del Gobierno británico expresada en la Declaración del presidente de la Delegación Británica, Sr Hohler, el 12 de julio de 1966, indicaba que el territorio entre la verja fronteriza de Gibraltar y el pie de la Roca es también territorio bajo soberanía británica.



sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas de España y del Reino Unido acerca de la controversia respecto de la soberanía sobre el territorio en el que el aeropuerto se encuentra situado”.<sup>19</sup>

A pesar de esta cláusula de salvaguarda de las respectivas posiciones jurídicas de ambos Estados, el Acuerdo fue vetado por la Asamblea Legislativa gibraltareña, que lo consideraba una cesión de soberanía a España. Después de esto, es necesario añadir que el Gobierno de Gibraltar no ejerce soberanía sobre el territorio en el que está construido el aeropuerto. Es ejercida por Gran Bretaña y, además, en el caso del Istmo es soberanía discutida, reclamada por España, nunca cedida en el pasado y tiene el reconocimiento del propio Gobierno británico de que se trata de un territorio de soberanía discutida.<sup>20</sup> En numerosas ocasiones, el Gobierno de Gibraltar ha alegado que el artículo 55 del Decreto Constitucional gibraltareño de 1969, en el que se establecen el reparto de competencias entre el Gobierno local y Londres, le otorgaba ciertas competencias sobre la terminal civil del aeropuerto. Sin embargo, tales competencias no significan que tanto el territorio del aeropuerto como el conjunto de las actividades que se desarrollan en el mismo no se encuentren bajo la competencia superior del Gobierno británico.<sup>21</sup> En este sentido, la Declaración de Córdoba lo vuelve a confirmar en la quinta medida del Anexo II cuando afirma que “el Gobierno del Reino Unido es el responsable de todas las obligaciones internacionales en relación con el aeropuerto de Gibraltar, incluida la seguridad aeronáutica y la seguridad aeroportuaria, según se establece en las normas y reglamentos de la CEAC/OACI, Eurocontrol y la CE. Reconociendo el hecho de que el aeropuerto de Gibraltar es un aeródromo militar disponible para vuelos civiles, se notificará adecuadamente a la Comisión Conjunta de Enlace Permanente cualquier suspensión de los entendimientos, incluidas las restricciones de vuelo originadas por el uso militar”.

Liberalizado el transporte aéreo en el territorio de la UE, el aeropuerto de Gibraltar quedó excluido del mismo por las objeciones del Gobierno de España.<sup>22</sup> Pero en realidad, el Gobierno de Gibraltar fue el único que impidió la puesta en práctica del acuerdo de Londres.<sup>23</sup> Desde la firma del acuerdo, Gran Bretaña, que posee capacidad jurídica sobre Gibraltar, y por tanto para ponerlo en marcha, se sometió a la voluntad del Gobierno del Peñón a pesar de que el Derecho Internacional sólo le obliga a la protección de los intereses de los gibraltareños y no a la satisfacción de sus deseos. No obstante, hay que recordar que, como en el caso de la Declaración de Córdoba, la Declaración de Londres de 1987, sobre el uso conjunto del aeropuerto, no tuvo naturaleza jurídica ni constituyó un Tratado Internacional, sino que es una declaración de intenciones o acuerdo no normativo.

En sentido estricto, podemos afirmar que el Tratado de Londres fue un Acuerdo bilateral entre los Gobiernos de Gran Bretaña y España que, hasta la Declaración de Córdoba, no fue denunciado por ninguna de las partes y, por tanto, seguía en vigencia. Con la nueva situación creada en Córdoba, el Acuerdo de Londres ha sido sustituido tal y como se recoge en la Tercera medida del Anexo II: “la presente Declaración y los entendimientos que implica sustituirán a la Declaración Conjunta sobre el Aeropuerto hecha en Londres el 2 de diciembre de 1987”.

---

<sup>19</sup> Punto séptimo del Acuerdo de Londres.

<sup>20</sup> En el Informe Kershaw ya se incluían algunas dudas de los parlamentarios británicos sobre la validez de la soberanía británica sobre el Istmo. Puede encontrarse en House of Commons, (1981), p. 22.

<sup>21</sup> Además, a la luz del Derecho Internacional y del Derecho Comunitario, Gibraltar es un territorio administrado por el Reino Unido. Reconocer que Gibraltar tuviera competencias internacionales sobre el aeropuerto, sería reconocerle a Gibraltar personalidad jurídica respecto al Istmo, cuya soberanía es objeto de controversia entre el Reino Unido y España.

<sup>22</sup> El día 1 de abril de 1997 entró en vigor la liberalización del transporte aéreo en los países de la UE, de la que quedó excluido el aeropuerto de Gibraltar. El Gobierno español consideraba necesaria esta exclusión para poner en marcha el uso conjunto de aeropuerto y evitar así que los demás miembros de la Unión se vean involucrados en las controversias al solicitar las rutas con Gibraltar. Con la liberalización del transporte aéreo, cualquier compañía aérea registrada en un país de la Unión puede explotar, en igualdad de condiciones, una ruta europea con la excepción de Gibraltar. De esta forma, se completó el proceso iniciado en 1987, cuando se inició un reajuste profundo de las líneas aéreas que culminó en 1993 con el “tercer paquete” liberalizador que rompió el monopolio de las compañías de bandera sobre las rutas nacionales.

<sup>23</sup> Desde que la Asamblea Legislativa de Gibraltar vetó la Declaración sobre el uso conjunto del aeropuerto, poco se avanzó en las negociaciones diplomáticas. Los encuentros que los Gobiernos británico y español mantuvieron desde entonces no se ajustaron al espíritu instaurado en las Declaraciones de Lisboa y Bruselas.



A pesar de la disputa sobre el territorio sobre el que está construido el aeropuerto, ambos Gobiernos pudieron llegar al consenso sobre esta materia y España introdujo, como hemos visto, una cláusula de salvaguarda de la soberanía. Por ello, cualquier posible nuevo acuerdo sobre el aeropuerto siempre llevará, como en el caso del Acuerdo de Londres y, ahora, en la Declaración de Córdoba, una cláusula de salvaguarda de la soberanía al hacer referencia a una instalación ubicada sobre un territorio usurpado. Concretamente, la Primera medida del Anexo II de la Declaración de Córdoba incluye dicha cláusula de salvaguarda e insiste, por segunda vez, en que el Gobierno de Gibraltar entiende y acepta que las referencias a la soberanía son bilaterales entre el Reino Unido y España: “la presente Declaración y los entendimientos que implica (‘los entendimientos’), que deberán aplicarse de conformidad con las exigencias, procedimientos y prácticas internacionales y de la UE, se refieren al tráfico aéreo civil y no tendrán efecto alguno en relación con la soberanía y la jurisdicción o control, y toda actividad realizada o medida adoptada en aplicación de dichos entendimientos, o como consecuencia de ellos, se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas en relación con la controversia acerca de la soberanía y jurisdicción sobre el territorio en el que está situado el aeropuerto. El Gobierno de Gibraltar entiende y acepta que las referencias a la soberanía son bilaterales al Reino Unido y España”.

A tenor de lo que acabamos de observar, es necesario en este punto detenernos sobre la manipulación política ejercida durante mucho tiempo sobre la opinión pública gibraltareña, sobre todo en la época en la que Joe Bossano fue ministro principal de Gibraltar. Bossano inculcó intencionadamente a la población la idea en torno a la cual el término “uso conjunto” implicaba cesión de soberanía, cuando realmente esto no era así, tal y como hemos visto. Es evidente que la cláusula de salvaguarda, a la que aludía antes, queda expresada no sólo por parte de España sino también del Reino Unido, que en ningún momento, y con lo expuesto en las declaraciones mencionadas, cedía “soberanía”. Por tanto, estaríamos ante una tergiversación de los hechos o ante una actitud de mala fe. Desde 1986, un año antes del acuerdo de Londres, la *House of Assembly* de Gibraltar aprobó la primera de las mociones para que el aeropuerto se mantuviera bajo el control británico y gibraltareño. Sucesivas mociones instaban a Gran Bretaña a rechazar el Acuerdo de Londres. Y nunca fue rechazado.

El Gobierno gibraltareño siempre defendió la existencia de una sola terminal<sup>24</sup> que no implicase la utilización de la palabra “uso y control conjunto” como se decía en el Acuerdo de Londres. De ahí que en Córdoba se utilizara el término “permitir un mejor uso del aeropuerto de Gibraltar” (*Enhanced Use of Gibraltar Airport*). Si quedó alguna duda, el comunicado de prensa conjunto, del 10 de noviembre de 2006, volvió a dejarlo claro que: “la Declaración de Córdoba sobre el aeropuerto no tiene implicación alguna en relación con la soberanía, la jurisdicción o control del aeropuerto de Gibraltar”. Además, los entendimientos alcanzados en Córdoba garantizan la no presencia de personal español sobre las instalaciones en el territorio al sur de la verja, tal y como reiteraron las partes a través del citado Comunicado, en el que insistieron escrupulosamente en el papel que desempeñarían los funcionarios españoles: “los funcionarios españoles (los cuales estarán situados en el lado norte de la verja/frontera mediante un procedimiento facilitado por el diseño del terminal) controlarán a los pasajeros que vuelen entre Gibraltar y un aeropuerto español en relación con la entrada o la salida de España. Los funcionarios españoles no controlarán por tanto la entrada y la salida de Gibraltar, que sigue siendo responsabilidad exclusiva de las autoridades gibraltareñas”. Sin embargo, Gibraltar sí ha estado interesada en la participación española en el aeropuerto en la medida en que los españoles compartirían una importante partida de gastos, aún sin determinar.

Años de inmovilidad en este asunto y la presión mediática ejercida por la clase política gibraltareña, llevaron a los ciudadanos del Peñón a oponerse a alcanzar cualquier tipo de acuerdo que implicara el “uso conjunto” del aeropuerto. El Gobierno local hizo todo lo posible por obstaculizar el Acuerdo y, por ello, Gibraltar se vio afectada por varias legislaciones comunitarias que excluyeron al aeropuerto, especialmente en el campo de la liberalización del espacio aéreo comunitario (1993 y 1997) y, en general, de todos los paquetes legislativos que la UE ha aprobado en relación con la aviación civil. Esta situación, derivada de la obstaculización del Gobierno de Gibraltar, ha sido durante mucho tiempo manipulada y hace aparecer a España como la que deja a Gibraltar fuera de toda esta maquinaria legislativa. La situación técnica era que tales paquetes legislativos estaban suspendidos para el aeropuerto de Gibraltar en tanto no se cumpliera el Acuerdo de Londres. Lo más importante de todo es que esta suspensión contó con la bendición del Tribunal

---

<sup>24</sup> En principio la solución preferida en el Acuerdo de Londres era la de instalar una Terminal con dos partes construida sobre la línea de la verja, de modo que la parte española de la Terminal estuviese sobre suelo español y la parte británica sobre suelo del Istmo “británico”.

de Justicia de las Comunidades Europeas (TJCE), quedando la cuestión claramente deslegitimada al haber pronunciado el TJCE varios autos en los que declaraba que la suspensión de la aplicación comunitaria al aeropuerto, lejos de una imposición española, constituía un “obstáculo objetivo”<sup>25</sup> a la aplicación del derecho comunitario, obstáculo que sólo se podía eliminar con la aplicación del Acuerdo de Londres de 1987.

Al sustituir la Declaración de Córdoba al Acuerdo de Londres se expresa la voluntad de eliminar la exclusión del aeropuerto de Gibraltar de los paquetes legislativos de los que fue excluido. La tercera medida del Anexo II lo recoge claramente: “y la aplicación plena de lo aquí acordado se entenderá como el cumplimiento de la Declaración de 1987 a los efectos de toda normativa UE que contenga un artículo por el que se suspende la aplicación de la misma respecto al aeropuerto de Gibraltar hasta que la Declaración de 1987 se cumpla. Por lo tanto, como parte de estos entendimientos, se levantará la suspensión que pesa sobre el aeropuerto de Gibraltar en relación con todas las medidas de la UE en materia de aviación. En consecuencia, serán aplicables al aeropuerto de Gibraltar todos los reglamentos y directivas pertinentes de la CE, que deberá cumplirlos y que se beneficiará de los mismos. Los participantes conceden especial importancia a la normativa de la UE relativa al impacto medioambiental”. Igualmente se eliminan las medidas restrictivas impuestas unilateralmente por el Gobierno español, a finales de los 60, al uso de nuestro espacio aéreo para los vuelos civiles con origen o destino en el aeropuerto de Gibraltar: “como parte de los entendimientos, cesarán igualmente las actuales restricciones discriminatorias impuestas por España al uso del espacio aéreo español por aeronaves civiles que realizan vuelos con origen o destino en el aeropuerto de Gibraltar”.

Desde el Acuerdo de Londres, el interés español fue beneficiar a la población campogibaltareña y sentar un precedente en el acercamiento de las posiciones hispano-británicas sobre Gibraltar. Pero la obstaculización gibraltareña retrasó, en gran medida, los avances sobre el aeropuerto y los beneficios a la población que la utilización conjunta podría haber traído para la población del Campo de Gibraltar que esperó durante mucho tiempo un gesto de buena voluntad de sus vecinos gibraltareños en el camino de la cooperación y de las relaciones de buena vecindad.<sup>26</sup> Como consecuencia, la población campogibaltareña y gibraltareña no pudieron beneficiarse de la utilización del aeropuerto por dos motivos: por la negativa de Gibraltar a aprobar la legislación interna necesaria, y por haber rechazado expresamente dicho Acuerdo al entender que fue una cesión de soberanía, cuando esto no era así.

---

<sup>25</sup> Auto del Tribunal de Justicia de 12 de Julio de 1993. *Government of Gibraltar y Gibraltar Development Corporation* Contra Consejo de las Comunidades Europeas. Recurso de anulación de un reglamento – Asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. Sumario: El apartado 3 del artículo 1 del Reglamento nº 95/93, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, que suspende la aplicación de dicho Reglamento al aeropuerto de Gibraltar hasta la fecha de la aplicación del régimen de cooperación convenido entre el Reino de España y el Reino Unido para dicho aeropuerto, no puede considerarse constitutivo de una decisión a efectos del párrafo segundo del artículo 173 del Tratado, de manera que deberá declararse la inadmisibilidad de un recurso de anulación interpuesto contra él por una persona física o jurídica. En efecto, las limitaciones o excepciones de carácter temporal o de alcance territorial que figuran en un texto forman parte integrante del conjunto de disposiciones que las contienen y, salvo desviación de poder, participan del carácter general de éstas. Ahora bien, la suspensión prevista por dicho artículo de la aplicación del Reglamento, él mismo de alcance general, afecta del mismo modo a todas las compañías aéreas que deseen explotar un servicio aéreo entre cualquier otro aeropuerto de la Comunidad y el aeropuerto de Gibraltar y, más genéricamente, a todos los usuarios de este aeropuerto. Por otra parte, la referida excepción no hace sino deducir las consecuencias de la existencia de un **obstáculo objetivo** para la aplicación inmediata del Reglamento al aeropuerto de Gibraltar, obstáculo derivado de una controversia entre dos Estados miembros. El Reglamento impugnado justifica la suspensión de su aplicación a dicho aeropuerto haciendo referencia al acuerdo contenido en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido, de 2 de diciembre de 1987. Según ha declarado ya este Tribunal de Justicia en la sentencia dictada en el asunto Gobierno de Gibraltar/Consejo, antes citada, apartado 22, esa referencia supone la comprobación de un **obstáculo objetivo** para la aplicación del Reglamento, habida cuenta de sus finalidades. En efecto, como consecuencia de la controversia, ampliamente subrayada por los propios demandantes, que existe entre el Reino de España y el Reino Unido acerca de la soberanía del territorio en donde está situado el aeropuerto de Gibraltar y de las dificultades de explotación que origina dicha controversia, el desarrollo de los servicios aéreos entre este aeropuerto y los demás aeropuertos de la Comunidad está supeditado a la aplicación del régimen de cooperación convenido entre esos dos Estados.

<sup>26</sup> Los vuelos desde el Aeropuerto de Gibraltar a Madrid fueron operativos hasta marzo de 1979. Es decir, se mantuvo esta línea durante 10 años después del cierre de la verja. Dejó de operar por razones únicamente comerciales. La utilización conjunta del aeropuerto ha sido siempre una demanda de la sociedad campogibaltareña que contemplaba el visto bueno gibraltareño como una muestra de buena vecindad. El Campo de Gibraltar, ante la necesidad de tener unas instalaciones aeroportuarias, barajó la posibilidad de construir un aeropuerto en Jimena de la Frontera.

## 2.2. Pensiones

El problema del pago de las pensiones se generó por la congelación de los derechos de pensión que afectaba, en el momento de alcanzar este acuerdo, a unas 6.500 personas entre trabajadores y viudas. En 1956 eran algo más de 12.000 personas las que se trasladaban a diario a Gibraltar para trabajar. Como consecuencia del cierre del lado norte de la verja,<sup>27</sup> unos 7.000 trabajadores, gran parte de ellos linenses, protagonizaron una gran diáspora al verse obligados a emigrar a diferentes puntos de España y del extranjero. Esta diáspora supuso alrededor del 15% de la población de La Línea, convirtiéndose en el municipio más afectado por el cierre, aunque las conexiones económicas de consumo y producción afectaron igualmente al resto de los municipios de la comarca del Campo de Gibraltar.

Desde 1955, los trabajadores españoles en Gibraltar habían cotizado al Fondo del Seguro Social de Gibraltar (GSIF) hasta 1969, fecha del cierre de la verja. Desde entonces sólo el marco propiciado por el Foro ha desbloqueado el pago de las pensiones que posibilitará abonar, una media de unos 6.200 euros, a cambio de que los pensionistas españoles abandonen para siempre el Fondo del Seguro Social de Gibraltar y pasen a un nuevo Plan contributivo que el Reino Unido creará para tal fin. Dentro del nuevo Plan previsto, los pensionistas españoles recibirán anualmente las revalorizaciones de sus pensiones. La Declaración Ministerial sobre pensiones había previsto abonar la cantidad pendiente en dos plazos, uno en abril de 2007 y un segundo en abril de 2008. Miguel Ángel Moratinos,<sup>28</sup> ministro de Exteriores y Cooperación, mantuvo una reunión con la Asociación Linense de Pensionistas Ex Trabajadores en Gibraltar (ALPEG)<sup>29</sup> para dar detalles de lo acordado. Los pensionistas recibieron el primer pago el día 18 de abril de 2007. Los participantes en el Foro de Diálogo Trilateral sobre Gibraltar alcanzaron un “entendimiento pleno y definitivo” que ha permitido normalizar la injusta situación que venían padeciendo los pensionistas españoles, 2.040 de ellos fallecieron durante estos años de espera.<sup>30</sup> La solución acordada se ofreció a los pensionistas siendo el Reino Unido quien financie los pagos.<sup>31</sup>

Tal y como se estableció en la Declaración Ministerial sobre las pensiones, el Gobierno de Gibraltar se dirigió por escrito a los pensionistas españoles para informarles del entendimiento alcanzado.<sup>32</sup> Igualmente, lo hizo el Gobierno de Londres invitando a cada pensionista a acogerse al nuevo Plan contributivo que gestionará las pensiones y a renunciar al Fondo del Seguro Social Gibraltareño. Esta renuncia “voluntaria” de los pensionistas anula el procedimiento de infracción abierto en el seno de la UE contra el Reino Unido por el trato discriminatorio ejercido con los ex trabajadores españoles. En este sentido, el problema de las pensiones viene afectando también a los jubilados gibraltareños, dado que Londres mantiene congeladas igualmente sus pensiones desde 1989. Sin embargo, el Gobierno gibraltareño otorgaba una subvención a una organización privada (*Community Care Limited*) con el objetivo de ofrecer a los ex trabajadores residentes en Gibraltar una ayuda adicional a la jubilación a través de dicha organización que compensaba la congelación impuesta por Londres. Por este motivo, la Comisión Europea abrió un expediente al Reino Unido al comprobar que la ayuda adicional (*Household Cost Allowance*) sólo se concedía a los trabajadores con residencia permanente en el Peñón, lo cual era claramente discriminatorio con los ex trabajadores españoles,<sup>33</sup> la mayoría de los cuales tienen su residencia permanente fuera de Gibraltar.<sup>34</sup>

---

<sup>27</sup> El lado sur de la verja permaneció siempre abierto durante los años 1969-1982.

<sup>28</sup> Miguel Ángel Moratinos, acompañado por el presidente de la Junta, Manuel Chaves, visitó el Campo de Gibraltar el día 3 de octubre de 2006 para explicar los detalles de la primera reunión Ministerial del Foro de Diálogo a los alcaldes y colectivos sociales de la comarca.

<sup>29</sup> Esta Asociación nació en 1994 para reivindicar el pago de las pensiones. En el momento de su constitución ALPEG estaba formada por 9.000 asociados que fueron los trabajadores españoles que perdieron su trabajo a raíz del cierre de la verja el 9 de junio de 1969.

<sup>30</sup> Dato proporcionado por ALPEG. Las viudas de estos trabajadores vienen percibiendo unos 300 euros mensuales de pensión, situación insostenible para muchas de estas familias.

<sup>31</sup> El segundo pago lo adelantará el Gobierno español, tal y como ha anunciado el ministro Moratinos. En un gesto de justa comprensión y humanidad se ha decidido adelantar el segundo pago de las pensiones, previsto para abril de 2008, debido a la avanzada edad de muchos de estos pensionistas.

<sup>32</sup> La página *web* del Gobierno de Gibraltar ha abierto una ventana en la que expone, en inglés y español, una relación de las preguntas y respuestas más frecuentes planteadas por los pensionistas (<http://www.gibraltar.gov.gi/pensions/index.html>).

<sup>33</sup> Los ex trabajadores españoles de ALPEG enviaron, a comienzos de 2004, algo más de 3.000 cartas a la UE denunciando el trato discriminatorio frente a la medida que beneficiaba únicamente a los pensionistas residentes en Gibraltar. El expediente de la Comisión Europea concluyó que al exigir la residencia permanente en Gibraltar para

### 2.2.1. Los trabajadores transfronterizos: la fuerza laboral española

La II Guerra Mundial tuvo una enorme repercusión para las poblaciones del Peñón y del Campo de Gibraltar. Durante los años de guerra, las autoridades militares británicas decidieron evacuar a la población civil gibraltareña, quedando constituida básicamente por 13.000 trabajadores españoles que cruzaban a diario la frontera para realizar los trabajos básicos necesarios. La fuerza laboral española constituyó un pilar decisivo en el desarrollo económico de la colonia, pero no sólo en esta época.<sup>35</sup> Durante muchos años, La Línea fue considerada por la autoridad militar británica como la reserva de mano de obra de Gibraltar, donde podía acudir en cualquier momento para satisfacer sus necesidades laborales.<sup>36</sup> Esta situación, aunque en menor medida, se sigue produciendo en la actualidad, siendo considerable el número de trabajadores comunitarios que tienen su puesto de trabajo en Gibraltar y residen en La Línea de la Concepción, cruzando la verja a diario. En Gibraltar siempre hubo trabajadores españoles pero fue durante la construcción de los astilleros y otras instalaciones militares cuando se incrementó considerablemente su número.

Unos informes secretos, el *Sellwyn Report* y el *Beeching Report*, analizaron la cuestión de la mano de obra en Gibraltar, concluyendo que la Colonia dependía vitalmente de la mano de obra española y que el grado de dependencia era tan fuerte que se había procurado mantener en secreto.<sup>37</sup> Las condiciones laborales de los trabajadores españoles en Gibraltar fueron siempre muy duras, discriminados respecto a otras nacionalidades, ocupando los puestos de trabajo que no deseaban para sí mismos los gibraltareños y totalmente desamparados ante las autoridades británicas que no les reconocía el derecho de asociación. Ante este panorama, el 18 de mayo de 1952 se creó el Sindicato de Trabajadores Españoles de Gibraltar con el objetivo de defender sus intereses. Los españoles cobraban los salarios más bajos y podían ser despedidos sin previo aviso y sin derecho a indemnización. Las empresas utilizaban la competencia entre el gran número de desempleados españoles que solicitaban trabajo en Gibraltar para emplear a obreros sin más salario que las propinas. Disponían también de servicio doméstico gratuito a cambio de que el trabajador conservara el permiso de entrada tan necesario para ganarse la vida en otros menesteres, tales como el tráfico ilícito de determinados artículos para venderlos en España y ganar algo de dinero. En Gibraltar se carecía de Legislación laboral, de seguro de accidente de trabajo y de seguro de enfermedad. La creación de un sindicato que defendiera los intereses de los españoles se hizo imprescindible y el Gobierno de Gibraltar reaccionó de forma adversa ante la creación del mismo y publicó un aviso oficial en todos los periódicos advirtiendo de que cualquier intento de inducir a un patrono a firmar el contrato, que intentaba legalizar la situación laboral de los trabajadores españoles, sería considerado como delito criminal y multado con 25

---

conceder una ayuda asistencial a sus ex trabajadores, el Gobierno de Gibraltar estaba aplicando una discriminación directa por razones de nacionalidad que el Tratado prohíbe. Se trataba de un evidente sistema discriminatorio que la Comisión y el Tribunal de Justicia siempre han condenado. La medida aplicada por los británicos no respetaba la igualdad de trato reconocida en las normativas europeas de Seguridad Social. Finalmente, se abrió un procedimiento de infracción en octubre de 2004.

<sup>34</sup> El expediente de la Comisión Europea concluyó que al exigir la residencia permanente en Gibraltar para conceder una ayuda asistencial a sus ex trabajadores, el Gobierno de Gibraltar estaba aplicando una discriminación directa por razones de nacionalidad, que el Tratado prohíbe. Se trataba de un evidente sistema discriminatorio que la Comisión y el Tribunal de Justicia siempre han condenado. La medida aplicada por los británicos no respetaba la igualdad de trato reconocida en las normativas europeas de Seguridad Social. Finalmente, se abrió un procedimiento de infracción en octubre de 2004.

<sup>35</sup> Desde la conquista británica de Gibraltar, la economía local ha pasado por diferentes fases. En el siglo XVIII, Gibraltar fue sólo una fortaleza militar donde la economía se reducía al necesario suministro de víveres a la tropa. Durante el siglo XIX, el contrabando con España fue posible gracias al altamente proteccionista mercado español que hacía muy rentable la introducción de determinados artículos eludiendo los altos impuestos. La concesión del estatus de puerto franco a la colonia facilitó el florecimiento del comercio, convirtiéndose en un lugar de tránsito y depósito de mercancías para su posterior venta, donde apenas se desarrolló el sector industrial; tan sólo podemos destacar la creación del astillero en el siglo XIX principalmente para dar servicio al estamento militar. Durante las primeras décadas del siglo XX, la economía gibraltareña seguía sustentándose gracias a la presencia militar y al comercio con España de productos procedentes de otros países, fundamentalmente de Gran Bretaña, vía contrabando. El cierre de la verja, en junio de 1969, supuso todo un desafío para la economía gibraltareña, que se vio paralizada debido al cierre de todo tipo de comunicaciones con España, teniendo Gran Bretaña que hacer frente al sostenimiento económico de la población y asumiendo para ello un elevado coste.

<sup>36</sup> Era evidente que teniendo tan cerca la reserva de mano de obra de españoles y de todos los extranjeros que tuvieran como destino Gibraltar, que se asentaban en La Línea, los británicos no necesitaban conceder más permisos de residencia en el interior de la plaza.

<sup>37</sup> Velarde Fuertes (1970), p. 24.

libras.<sup>38</sup> El sindicato logró unas condiciones laborales más justas, convocando huelgas y negociando con los patronos para conseguir aumentos de sueldo y unas condiciones laborales dignas. El 27 de junio de 1962 se creó, por Orden Ministerial, la Mutualidad Laboral de Trabajadores Españoles en Gibraltar, a la que quedaban afiliados todos los trabajadores españoles en la Colonia y que les ofrecía cobertura ante contingencias tales como la jubilación, la invalidez total, la viudedad, orfandad, subsidio en favor de familiares, subsidio de defunción, de nupcialidad y de natalidad. En enero de 1961 se autorizó la afiliación de las trabajadoras del servicio doméstico en Gibraltar al Montepío Nacional del Servicio Doméstico.

Los trabajadores españoles en Gibraltar aportaron a la economía española un considerable volumen de divisas, correspondiente a los salarios pagados en libras y que se cambiaron en un alto porcentaje en las oficinas del Banco de España. En 1953, existían 12.500 trabajadores españoles en Gibraltar que en concepto de salarios obtuvieron unos ingresos de 133 millones de pesetas, y en 1964 el número de trabajadores se redujo a 9.304, con unos ingresos de 362 millones de pesetas. En 1966, el número de trabajadores decayó nuevamente a 7.855. La reducción progresiva del número de trabajadores españoles en el Peñón, a partir del año 1954, se produjo por las medidas de protesta de las autoridades españolas ante la visita de la Reina Isabel II a la Colonia ese mismo año, y a la negativa británica a dar cumplimiento a la Resolución de la ONU, de septiembre de 1967, en la que se recomendaba la descolonización de Gibraltar. Esta reducción de la fuerza laboral española en Gibraltar culminó, en el año 1969, con la introducción de dos medidas impuestas por el Gobierno español: la prohibición a los obreros españoles de ir a trabajar a Gibraltar y el cierre de la verja.<sup>39</sup>

Durante los años anteriores al cierre, las medidas de bloqueo españolas tuvieron serias consecuencias en la economía gibraltareña afectando gravemente al sector turístico y comercial. Se cancelaron vuelos, los hoteles pasaron de trabajar del 100% al 25% de su capacidad, los restaurantes sufrieron una gran reducción de sus ingresos, el comercio minorista disminuyó considerablemente sus ventas por la prohibición de importar, vía terrestre, ningún artículo a España y la industria tabacalera también se vio afectada con el cierre de la mayoría de las fábricas. La delicada situación que atravesó Gibraltar durante los años de bloqueo y posteriormente durante el cierre de la verja nos da una idea del alto grado de dependencia económica de la Colonia respecto a su vecina España.

En 1965, ante la gravedad de la situación económica gibraltareña, una misión del Reino Unido visitó Gibraltar para realizar un informe de su situación económica con el objetivo de encontrar una solución al problema. En este informe se destacó que la población trabajadora residente en la Colonia ocupaba principalmente puestos administrativos en el sector público, gozando de una estabilidad en el empleo y de ventajas de tipo social. Además, afirmaba que las necesidades de mano de obra de Gibraltar no se cubrían con la población residente puesto que dos tercios del total de los puestos de trabajo eran ocupados por trabajadores españoles no residentes en Gibraltar. Entre las soluciones, la comisión recomendaba convertir Gibraltar en un gran centro turístico para los ciudadanos británicos, acometiendo importantes campañas de publicidad para promocionarla y darla a conocer. En relación al sector portuario se recomendaba seguir ofreciendo ventajas fiscales para hacer frente a la creciente competencia del puerto de Ceuta. Respecto al sector industrial el informe aconsejaba a las autoridades resolver primero los problemas de la mano de obra y buscar nuevos mercados donde colocar sus productos. Además, proponía conceder ventajas fiscales a las industrias manufactureras que se asentaran en Gibraltar. Para la reanimación del comercio, la solución pasaba primero por conseguir aumentar el turismo británico y convertir Gibraltar en un gran centro comercial libre de impuestos. Respecto al sector financiero, en los años precedentes al cierre de la verja, las inversiones que se podían realizar en Gibraltar eran muy limitadas. Básicamente se podía invertir en bonos y empréstitos del Gobierno, cuentas bancarias y otros productos financieros básicos; la activación del sector financiero gibraltareño tenía que ir dirigida a la búsqueda de financiación a largo plazo y de inversionistas que participaran en los planes de desarrollo de la ciudad. Por último, respecto al delicado tema de la mano de

---

<sup>38</sup> Velarde Fuertes (1970), p. 168. Como parte del anexo de esta obra se recoge un artículo publicado por Luis Moreno Vilches en 1965 sobre el sindicato de trabajadores en Gibraltar.

<sup>39</sup> Durante el período del cierre de la verja (1969-1982), la economía gibraltareña, al carecer prácticamente de sector industrial, con escaso turismo debido a su situación de aislamiento, tuvo que importar mano de obra de Marruecos para sustituir a la española, que realizaba los trabajos menos gratificantes, y se vio obligada a depender, para su supervivencia, de las importantes ayudas económicas procedentes de Gran Bretaña. Con la apertura de la verja, la economía gibraltareña sufrió un nuevo giro. De nuevo un cambio en su relación con España condicionó su economía. El restablecimiento de las relaciones con España trajo el florecimiento de la economía local gracias, una vez más, al comercio de mercancías con sus vecinos y al contrabando de determinados artículos.

obra, se aconsejaba buscar la forma de hacer que Gibraltar no fuera tan excesivamente dependiente de la mano de obra extranjera, fundamentalmente española, y como alternativa se indicaba que los gibraltareños empezaran a ocupar los puestos desempeñados tradicionalmente por los españoles. Aunque dada la enorme dependencia de mano de obra importada, se aconsejaba acudir a la contratación de trabajadores procedentes de Marruecos, Malta, Italia, el Reino Unido e Irlanda. Sin embargo, la sustitución de la mano de obra española no resultaba de fácil solución ya que el español acudía a trabajar a Gibraltar durante el día, pero pernoctaba, y residía en España.<sup>40</sup> Para Gibraltar importar mano de obra de otro país suponía tener que alojar a los trabajadores dentro de la ciudad con el problema de espacio, y por tanto de vivienda, que sufría y sufre la colonia. Así, antes de importar mano de obra, se hizo necesario solucionar el problema de la vivienda que se agravó, además, con el cierre de la verja, dado que unos 2.000 gibraltareños residían en España. Con el cierre, el Gobierno gibraltareño tuvo que buscar rápido alojamiento para estas familias que, en un principio, fueron hospedadas en los barracones de Casemates.

Los años anteriores al cierre ya se pusieron de manifiesto las graves consecuencias económicas que sufriría la Roca si se cortaban las relaciones comerciales con España. La economía gibraltareña dependía en gran medida del sostenimiento de unas buenas relaciones con sus vecinos españoles. España proporcionaba a la Colonia una muy necesaria mano de obra, un amplio mercado para los comerciantes gibraltareños y la única vía terrestre de unión con el resto de la península, a través de la cual acudía un gran número de visitantes a Gibraltar. La economía gibraltareña se basaba en el comercio, el turismo, los astilleros y en el sector militar británico. El cierre de la verja supuso una enorme crisis para el sector comercial y turístico, poniendo de manifiesto que un Gibraltar independiente era inviable desde un punto de vista económico. Gran Bretaña tuvo que asumir un alto coste para mantener la economía de la Colonia aportando hasta un 70% del presupuesto total. El sostenimiento de la Colonia para la potencia colonizadora llegó a ser excesivamente costoso, de forma que Gran Bretaña se empezó a plantear la necesidad de restablecer conversaciones con España para poder resolver el futuro de Gibraltar. En este sentido, el 15 de diciembre de 1982, la apertura de la verja supuso un gran alivio para los contribuyentes británicos. La economía gibraltareña sufrió un nuevo proceso de adaptación. Si durante los años del cierre, Gran Bretaña tuvo que hacer un gran esfuerzo económico para mantener la economía y el nivel de vida de la Colonia, tras la apertura de la verja y con la normalización de las relaciones comerciales entre Gibraltar y España, que trajo consigo una vez más el auge del contrabando, principalmente de tabaco, Gran Bretaña empezó a reducir sus inyecciones de capital en Gibraltar. Por un lado se redujo considerablemente la presencia militar británica y, en el año 1984, se dejó de utilizar el astillero para la reparación de buques militares. De esta forma Gibraltar perdía una de sus principales fuentes de ingresos. En 1980, el 70% del total de los ingresos de la Colonia procedían de la presencia británica y, en 1992, sólo suponía un 15%. Desde el punto de vista del empleo, en esta misma década el sector público pasó de ocupar el 62% de la población activa gibraltareña al 33%, y el astillero pasó de dar ocupación al 20% de la población activa al 2%.<sup>41</sup> Estos datos dan una idea de la importancia que tuvo para Gibraltar el sector público durante los años del cierre de la verja y del enorme coste que le supuso a Gran Bretaña mantener esta colonia. La apertura de la verja fue un balón de oxígeno para las arcas británicas.

Años más tarde, Joe Bossano, ministro principal de Gibraltar, elegido en 1988, tuvo que hacer frente a esta nueva realidad y acometer un proceso de reestructuración de la economía gibraltareña, impulsando el desarrollo de las actividades financieras *off-shore*, que dio como resultado un fuerte crecimiento de la economía y del empleo. En estos años se sentaron las bases del actual sistema económico gibraltareño, basado principalmente en el sector servicios, concretamente en el comercio, el turismo y el centro financiero, enormemente competitivo gracias a las ventajas fiscales y a su sistema legal.

En la actualidad, unos 1.600 españoles con contrato de trabajo tienen su puesto de trabajo en Gibraltar. Sin embargo, se estima que unos 1.000 trabajan sin contrato, sobre todo mujeres empleadas de hogar. De esta manera, los trabajadores transfronterizos españoles representan alrededor del 12% del total de los trabajadores de Gibraltar. De los españoles que trabajan en Gibraltar con un contrato de trabajo, el 61% son hombres y el 39% mujeres. El 32% de los hombres trabajan en la construcción, el 27% en el comercio, el

---

<sup>40</sup> Finalmente, se optó por requerir mano de obra marroquí para sustituir a los numerosos puestos de trabajo que hasta ese momento ocupaban los españoles que se desplazaban a diario hasta Gibraltar para desempeñar su labor. Por ello, los primeros grupos de magrebíes llegaron en 1966 y poco a poco afianzaron su presencia hasta alcanzar una cifra cercana a los 7.000 trabajadores en los años posteriores al cierre, después de 1969.

<sup>41</sup> Fernández Díaz & Uxó González (1996), p. 179.

12% en la hostelería y el 9% en los astilleros. Por su parte, las mujeres están empleadas principalmente en el comercio, la hostelería y administración, con un 32%, 25% y 15%, respectivamente.<sup>42</sup>

### 2.3. Agilizar el paso de la verja

El paso a través de la verja siempre ha dificultado el normal desarrollo de la vida cotidiana de gibraltareños y campogibraltareños. Un carril nuevo de entrada y nuevas instalaciones de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y de la Guardia Civil aliviarán el paso de los casi ocho millones de cruces anuales. El punto Sexto de la Declaración Ministerial confirma que “el acceso se realizará en régimen de doble carril en ambas direcciones y se adoptará el sistema de canales rojos y verdes, tanto para las personas como para los vehículos”. El Gobierno de Gibraltar ha realizado pequeñas obras de adecentamiento en las instalaciones de la verja y, en el último año, el Gobierno español ha invertido un millón y medio de euros en la construcción de un nuevo edificio para la aduana. Gracias a esto, el 20 de diciembre de 2006, y tal y como se establecía en la Declaración, entraron en funcionamiento dos filtros de entrada y salida de vehículos y el establecimiento de canales verde y rojo que agilizan notablemente el cruce de la verja.

La verja de Gibraltar se ha convertido en todo un símbolo para los gibraltareños y algunos representantes políticos no han dudado en instrumentalizar en contra de España cualquier circunstancia o demora en la fluidez del tráfico de vehículos y personas. Ciertamente, la verja representa uno de los últimos ejemplos de frontera intraeuropea, que no se ha visto afectada por la desaparición generalizada de este tipo de fronteras y que obliga a mantener unas relaciones de vecindad muy particulares en el propio marco de la UE. La de Gibraltar supone una frontera intraeuropea que no se ajusta al modelo establecido en virtud del proceso de integración económico, según el cual esta frontera debería también haberse visto afectada y, por ello, desaparecer. Sin embargo, ese espacio fronterizo mantiene separadas a las sociedades de uno y otro lado, y es, muchas veces, concebida como límite a las identidades culturales y económicas.

El punto séptimo de la Declaración Ministerial no ha pasado por alto esta circunstancia y explica que estando “Gibraltar fuera de la Unión Aduanera de la UE y teniendo igualmente en cuenta el hecho de que el Reino Unido (y, por lo tanto, Gibraltar) se encuentra fuera del espacio Schengen a los efectos de las fronteras exteriores serán necesarios ciertos controles, mientras subsistan estas diferencias, lo cual, junto al volumen de tráfico, hará inevitable ciertas demoras”.

#### 2.3.1. Una verja fluida favorecerá la ósmosis

La instalación de la verja, construida por los británicos en agosto de 1908, supuso la confirmación del asentamiento ilegal sobre el Istmo y, por tanto, la ampliación del límite norte del territorio cedido en el Tratado de Utrecht. Desde entonces, la mayoría de los visitantes que acuden a Gibraltar lo hacen por tierra desde La Línea de la Concepción y a través de la verja. En ocasiones, y dado el elevado número de personas que la cruzan diariamente, los visitantes debían soportar largas esperas, junto con las medidas de control necesarias en la aduana. Son muchas las categorías de personas que se veían afectadas por las colas que se producían en la verja: por una parte, muchos gibraltareños viven en La Línea y deben cruzar a Gibraltar para trabajar; por otra parte, muchos gibraltareños que residen en Gibraltar cruzan a La Línea y al resto de la comarca para realizar compras, acudir al médico o abrir una cuenta bancaria; igualmente estaban afectados los españoles que trabajan en Gibraltar o cruzan a la Colonia para realizar compras y/o reponer combustible.

El paso fronterizo se hace muy intenso a diario dado que los intercambios son muy frecuentes entre ambas zonas. Los horarios más complicados para cruzar por la verja suelen coincidir con las primeras horas de la mañana y las últimas de la tarde pues en estas horas son muchas las personas, de uno y otro lado, que cruzan el Istmo para acudir a sus respectivos destinos. Concretamente, a diario, el tramo horario que registra mayor afluencia en la entrada de vehículos con destino Gibraltar se produce de las 08:00 a las 11:00 horas. Por la tarde los cruces más intensos se producen entre las 17:00 y las 20:45 horas. En cuanto al paso de personas, para el tramo horario de 08:00 a 11:00 alrededor de 3.000 personas cruzan hacia Gibraltar en sus vehículos. Desde Gibraltar, la mayor frecuencia en las salidas durante las mañanas se produce entre las 09:00 y las 10:00. Igualmente, la franja horaria comprendida entre las 12:30 y las 14:15 horas registra un gran volumen de salidas de vehículos desde Gibraltar. Por la tarde, las salidas más intensas comienzan a las 16:30 y se

---

<sup>42</sup> Estos datos fueron proporcionados por el sindicato CCOO Campo de Gibraltar en unas jornadas sobre los Trabajadores Transfronterizos que se realizaron en la sede de La Línea del Instituto Transfronterizo del Estrecho de Gibraltar, en octubre de 2003.



prolongaban hasta las 19:15 horas. En este tramo un día laborable pueden cruzar alrededor de 2.500 vehículos.

Especial importancia adquiere el análisis de las salidas producidas con la llegada del inicio del fin de semana, lo cual incrementa considerablemente la salida de Gibraltar con destino a La Línea de la Concepción. Lógicamente, el inicio del fin de semana obliga a los gibraltareños a escalonar sus salidas de la ciudad para evitar largas colas. Aún así esto es casi inevitable dado que gran parte de la población sale a la vez con dirección a La Línea. Además, a los vehículos gibraltareños hay que añadir los de los turistas y trabajadores españoles que aumentan el paso normalizado por la verja. Ello hace que, a pesar de todos los esfuerzos que se puedan hacer para que el cruce sea más fluido, es harto difícil conseguir normalidad cuando gran parte de la población decide salir a la vez. La salida de vehículos es especialmente intensa desde las 16:00 hasta las 21:00 horas. Durante este tramo un total de 4.000 vehículos pueden cruzar hacia el lado norte de la verja. Es muy considerable el aumento de vehículos gibraltareños que salen hacia La Línea en viernes y sábados, si lo comparamos con otros días. En cuanto a personas se puede afirmar que para un solo día de fin de semana pueden entrar a Gibraltar casi 11.000 personas y salir alrededor de 14.000.

Como vemos, la dinámica poblacional entre ambos lados de la verja es muy intensa. Antes del cierre, la interacción fronteriza de la población mostraba un escenario en el que un gran número de trabajadores españoles se desplazaban a Gibraltar para realizar sus tareas en diferentes sectores productivos de la ciudad. Por otra parte, los gibraltareños hacían un uso, sobre todo, de los recursos de ocio españoles. Tras la apertura y, en la actualidad, después de casi 25 años de ese hecho histórico, las cosas en las relaciones de vecindad han evolucionado sustancialmente respecto a ese escenario anterior. Ahora mismo podemos afirmar que la vida compartida de los gibraltareños con España ya es una realidad innegable. Los gibraltareños cada vez más dependen en sus hábitos cotidianos de los recursos que les ofrece España. Hay un considerable porcentaje de población gibraltareña que vive en La Línea y se desplaza a Gibraltar a trabajar. Existe otro porcentaje menor de población de Gibraltar, con mayor poder adquisitivo, que tiene casa en Gibraltar y en La Alcaidesa o en Sotogrande, que se estima en torno a unos 5.000 gibraltareños. Cada vez son más los gibraltareños que trabajan con notarios y bancos españoles. Muchos han abierto una cuenta bancaria para tramitar sus hipotecas, domiciliar los recibos de la telefonía móvil y realizar depósitos a plazos. En cuanto a sanidad, los médicos de familia y los médicos especialistas de los centros de salud y hospitales de La Línea, Algeciras, Cádiz y Costa del Sol registran cada vez más demandas de pacientes gibraltareños.<sup>43</sup> En educación universitaria, la mayor parte de los estudiantes gibraltareños de último curso de carrera universitaria, que están en universidades británicas, eligen las universidades españolas para los programas Erasmus. Actualmente, hay unos 600 alumnos universitarios gibraltareños estudiando en alguna universidad del Reino Unido. En lo referente al ocio, la juventud gibraltareña suele acudir a los locales que ofrecen las ciudades de la comarca. Muchos, durante los fines de semana, realizan una pequeña escapada a los hoteles de la Costa del Sol o a Sierra Nevada. En invierno, los *campings* del Campo de Gibraltar, de la Serranía de Ronda y de Andalucía, en general, conocen bien la presencia de sus clientes gibraltareños. Éstos también acuden a los hipermercados y mercados del Campo de Gibraltar para realizar sus compras. De hecho es habitual ver las colas que forman en los centros comerciales para solicitar la devolución del IVA.

Del otro lado, es decir, las relaciones de vecindad, del Campo de Gibraltar con Gibraltar, se limitan básicamente a los trabajadores transfronterizos y a las compras esporádicas y muy selectivas en los comercios gibraltareños (principalmente carburante y tabaco). Respecto a los trabajadores transfronterizos, se estima, como hemos dicho antes, que en la actualidad pueden estar trabajando con contrato unos 1.600 españoles en Gibraltar, formando parte de las llamadas familias transfronterizas en las cuales hay una relación de parentesco directa con personas viviendo del otro lado de la verja, o bien, aquellas familias definidas por la actividad económica de sus miembros de tal forma que algunos de los residentes del hogar viven de una lado de la frontera y trabajan en el otro.

## **2.4. Telecomunicaciones**

En el ámbito de las telecomunicaciones, desde hace años Gibraltar aspiraba a conseguir de España el reconocimiento del código internacional propio, el 350. Mediante el compromiso alcanzado en Córdoba los

---

<sup>43</sup> Los servicios más solicitados por los gibraltareños en el Hospital de La Línea son los de hematología, oncohematología, ginecología, medicina interna y cirugía. Estos datos han sido proporcionados por José Antonio Millán Sáenz, director gerente del Hospital de La Línea de la Concepción.

operadores españoles aceptan el nuevo código asignado a Gibraltar, después de no pocos enfrentamientos sobre este asunto. El Boletín de Explotación de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) publicó, el 15 de agosto de 1995, el listado de la asignación de los indicativos telefónicos para los diferentes países del mundo. Gibraltar aparecía con el código 350. Telefónica, siguiendo las indicaciones del Gobierno español, se negó a reconocer este código internacional y los operadores gibraltareños de telefonía presentaron varias quejas contra Telefónica, provocando la intervención de las autoridades comunitarias que intentaron infructuosamente lograr un acuerdo técnico entre las partes. La Comisión envió una carta, en junio de 2000, a las autoridades españolas y británicas, invitándolas a buscar una solución de mutuo acuerdo para este problema. Telefónica ofreció encaminar el tráfico telefónico de España hacia Gibraltar a través de la provincia de Cádiz. De hecho, para hablar con Gibraltar sólo era necesario marcar el 9567 más el número gibraltareño de destino. Además, España ofreció ampliar de 30.000 a 100.000 los números asignados a Gibraltar encaminados desde España o que utilizara los números británicos. Los operadores gibraltareños se negaron y, finalmente, tuvo que intervenir la Comisión Europea quien consideró que las normas europeas no obligaban legalmente a España a reconocer el prefijo internacional asignado a Gibraltar por la UIT.

Respecto a la telefonía móvil, y en consonancia con la fija, Telefónica Móviles se negó a firmar un acuerdo con Gibtel para permitir el *roaming* que posibilitaba a sus abonados utilizar sus móviles en España. Los usuarios de Gibtel, compañía gibraltareña de móviles que ya había cerrado acuerdos de itinerancia con operadores de telefonía GSM de otros países de la Unión, sólo podían volver a usar sus móviles cuando cruzaban a Portugal, Andorra o Francia. Gibtel llevó a Telefónica a la Comisión alegando situación de monopolio y no logró ganar el caso ya que la Comisión determinó que no existía situación alguna de monopolio. El comisario Mario Monti respondió, el 7 de noviembre de 2000 a unas preguntas planteadas por Lord Bethell (PPE-DE), Piia-Noora Kauppi (PPE-DE) y Charles Tannock (PPE-DE) en la que afirmaba que “como Sus Señorías saben, el apartado 4 del artículo 299 (antiguo artículo 227) del Tratado CE prevé que las disposiciones del Tratado CE se aplicarán a los territorios europeos cuyas relaciones exteriores asuma un Estado miembro, y en consecuencia a Gibraltar. Otros actos del Derecho primario y del Derecho derivado precisan el alcance de la aplicación del Derecho comunitario a Gibraltar”.

El punto Noveno de la Declaración Ministerial de Córdoba pone fin a este episodio reconociendo el prefijo internacional de Gibraltar asignado por la UIT, (“los operadores de la red española podrán aceptar los códigos asignados a Gibraltar por dicha organización para identificar a los operadores en ese territorio”) y permitiendo los acuerdos de itinerancia y animando a los operadores de red lleguen lo antes posible a los oportunos acuerdos comerciales que lo hagan efectivo.

El panorama descrito trae a la memoria experiencias diferentes, pero con algunas similitudes, donde también se constata la presencia de fórmulas originales. Dos casos llamativos son los de Hong Kong y Macao, sometidos, respectivamente, a la administración de Gran Bretaña y Portugal hasta junio de 1997, el primero, y diciembre de 1999, el segundo, que constituyen actualmente regiones administrativas especiales de la República Popular China. Se trata, no obstante, de territorios aduaneros distintos a China, el Estado bajo cuya soberanía se encuentran. Ello se pone en evidencia en el interior de la Organización Mundial de Comercio, en la que toman parte desde el 1 de enero de 1995.<sup>44</sup> A su vez, y sin que ello tampoco desvirtúe la soberanía de China, tienen códigos telefónicos internacionales diferentes a los de aquella; así, mientras el número que corresponde a China es el 86, para llamar a Hong Kong debe marcarse el 852, y, si se quiere hacer lo propio con Macao, ha de emplearse el 853. Ciertamente, el código telefónico internacional no es un elemento característico de la nacionalidad como lo prueba el hecho de que países como Canadá y EEUU compartan el 1 como código telefónico, así como otros muchos ejemplos de países del Caribe y el Pacífico.

El 10 de febrero de 2007 entró en funcionamiento el código 350 para los enlaces fijos entre España y Gibraltar y los números de teléfonos móviles de Gibraltar ya son reconocidos por la red española, permitiéndose, por tanto, la conexión entre los móviles españoles y los de Gibraltar.

## **2.5. El Instituto Cervantes**

En el punto noveno de la Declaración Ministerial los participantes del Foro de Diálogo se congratulaban por la decisión del Gobierno español de abrir una sede del Instituto Cervantes en Gibraltar con el objetivo de

---

<sup>44</sup> Véase el artículo XII del Acuerdo de Marrakech del 15 de abril de 1994, por el que se establece dicha organización, y la página web <http://www.wto.org/spanish/>.

difundir el conocimiento de la lengua y la cultura españolas. En la Declaración de Córdoba el Gobierno gibraltareño se comprometió a ofrecer un local adecuado para la sede del Cervantes. Es el único punto de los acuerdos alcanzados que queda por hacer efectivo, aunque “el objetivo es que su inauguración tenga lugar antes de final del año 2007”.<sup>45</sup>

La apertura de una sede del Instituto Cervantes se convertirá en la primera institución oficial española en el Peñón desde el cierre del Consulado General de Gibraltar, el 1 de mayo de 1954, nueve días antes de la visita de la Reina Isabel II a su Colonia. Desde entonces, España no dispone en Gibraltar de una sede institucional.

España mantuvo abierta su representación en Gibraltar a través del Consulado General hasta el anuncio de la Reina de iniciar un viaje alrededor del mundo para visitar sus dominios, entre ellos Gibraltar. Desde Madrid se dieron instrucciones a Miguel Primo de Rivera, embajador en Londres para que dejara claro que “el pueblo español no quería ser descortés con la soberana, pero que ese viaje podría causar daño en las relaciones de amistad entre los pueblos”.<sup>46</sup> El embajador, en una entrevista con las autoridades británicas, afirmó que se habían excluido del viaje algunos lugares como Chipre y Guayana por existir delicados problemas de opinión pública respecto a la presencia británica en ellos, lo que justificaba un desistimiento de la visita a Gibraltar. Pero nada se pudo hacer para convencer a los británicos. Al Gobierno español sólo le quedó aclarar qué actitud debía de adoptar el personal diplomático del Consulado General de Gibraltar durante la visita de la Reina. El Consejo de Ministros acordó que mientras durase su estancia en Gibraltar, deberían ausentarse de la ciudad el cónsul general, Ángel de la Mora y Arena, y el vicecónsul adjunto, Rodolfo Arévalo. Las puertas del Consulado deberían permanecer cerradas y no se izaría la bandera nacional en honor de Isabel II. El ministro de Exteriores, Alberto Martín Artajo, le comunicó personalmente al cónsul la decisión pidiéndole máxima discreción. Sin embargo, el cónsul reflexionó durante su viaje de regreso a La Línea y escribió, con fecha 9 de marzo, una carta en la que exponía su criterio discrepante sobre la decisión del Consejo de Ministros. Para el cónsul su ausencia durante la visita Real podía tener fácil justificación porque estaba muy débil de salud, pero no la de todo el personal diplomático. No izar la bandera resultaba imposible de justificar y constituiría una ofensa a la Reina. Ángel de la Mora sólo veía una solución digna y esa fue su propuesta: suprimir el consulado. Era un acto de protesta, pero no un desaire o una descortesía. El cónsul viajó de nuevo a Madrid para entregar personalmente la carta al Ministro quien tras leerla afirmó que él no podía tomar esa decisión. El cónsul insistió en sus argumentos, añadiendo que no era digno de un Estado que uno de sus cónsules se dedicase a jugar al escondite con una reina. Ante tal insistencia, el ministro decidió llevar la carta del cónsul al jefe del Estado. Franco la leyó detenidamente y sin hacer ningún comentario escribió en los márgenes de la misma “el único que lo vio claro fue el Cónsul. Hágase lo que propone”. Una nueva reunión del Consejo de Ministros el 9 de abril decidió cerrar el Consulado General de Gibraltar a partir del 1 de mayo de 1954.

#### *2.5.1. La lengua y la cultura españolas en retroceso*

El proceso de britanización, iniciado por los británicos en el sistema educativo después del regreso de los gibraltareños evacuados, durante la II Guerra Mundial, y el cierre de la verja tuvieron consecuencias de muy diferente índole, a corto y a largo plazo, que afectaron a los ámbitos relacionados con la política, la economía, lo social y lo cultural. La nueva situación resultante acrecentó el distanciamiento, el aislamiento y hasta la autoexclusión de los gibraltareños respecto de su entorno y afectó de manera negativa a la percepción que hoy día tienen de España. El cierre fue aprovechado por muchos políticos locales para iniciar un fuerte movimiento nacionalista que encontró en el antiespañolismo una vía muy rentable para alcanzar y mantener el poder político local.

En paralelo, el impacto en la dimensión humana fue otra consecuencia que afectó de igual manera a los ciudadanos de ambos lados de la verja. Los gibraltareños y los campogibraltareños afrontaron juntos la ruptura de relaciones familiares y de amistad que mantenían entre ellos. El anuncio del cierre obligó a unos 2.000 gibraltareños que residían en La Línea a abandonar sus hogares en España y a regresar al Peñón.<sup>47</sup> El gibraltareño Francisco Oliva, en su obra *The Frontiers of Doubts*, afirma que “unas doscientas familias, la

<sup>45</sup> Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación (2007), p. 78.

<sup>46</sup> González de Mesa (2000), p. 166. En el capítulo “El único que lo vio claro fue el Cónsul”, el diplomático de carrera Amaro González de Mesa escribe con todo tipo de detalles de la decisión del cierre del Consulado General.

<sup>47</sup> La avalancha de gibraltareños cogió por sorpresa al Gobierno local y a los militares británicos que se vieron obligados a alojarlos en viviendas de emergencia, viejos barracones abandonados e inadecuados para la vida familiar, en cobertizos prefabricados y en tiendas instaladas en la playa.

nuestra incluida, fueron alojadas en Town Range, unos barracones militares reconvertidos para esta emergencia. Se nos adjudicó un cuarto de 2,5 m<sup>2</sup>, separado de los otros cuartos por divisiones de cartón (...). Fuimos víctimas en primera línea de fuego del cierre de la frontera, viviendo en condiciones nada saludables, guardando cola para ir al servicio o para cocer un huevo”.<sup>48</sup> La resistencia al asedio iniciado por Franco se convirtió en el elemento central que unió a toda la comunidad gibraltareña reforzando las posiciones más fundamentalistas y dotándolas de contenido. Para Oliva “así fue como se creó el mito popular sobre la forja de una comunidad, que los nacionalistas posteriormente explotarían como cierto tipo de precedente político en sus aspiraciones para convertir Gibraltar en una nación. Pero de hecho, se trató de una reacción defensiva natural por parte de la población local, sin pretensiones ideológicas, ni bases teóricas al menos en sus comienzos, impulsada esencialmente por un instinto de supervivencia”.<sup>49</sup> En definitiva, el cierre de la verja supuso el inicio de la autoafirmación de la personalidad gibraltareña, lo que también puso en evidencia un error de cálculo de las autoridades españolas de aquel entonces, al ignorar el aspecto humano del asunto en el intento de avanzar en sus pretensiones y al excluirles de la escena política.

Desde un punto de vista sociológico, esa es la etapa más utilizada por los gibraltareños como excusa a la hora de hacer frente a cualquier cambio que implique estrechar lazos con España. Mientras que los campogibraltareños la han superado, los gibraltareños siguen haciendo referencia al cierre de la verja y a la dictadura franquista como una etapa aún no superada y causante de muchos de los males de su sociedad. Electoralmente ha sido un recurso muy utilizado por los políticos locales del Peñón para desviar la atención del ciudadano respecto de los verdaderos problemas de la ciudad. Aún hoy día cuando se intenta mantener una conversación con un gibraltareño sobre cualquier asunto siempre hacen referencia al cierre de la verja y a Franco.<sup>50</sup>

El cambio del sistema educativo gibraltareño, el cierre de la verja y la desconexión con la lengua y la cultura españolas fueron variando el habla popular de Gibraltar y el conocimiento del español dejó de ocupar un lugar importante en el lenguaje escrito. Se fue imponiendo un tipo de “*spanglish*” sintetizado por Manuel Cavilla<sup>51</sup> en su *Diccionario Yanito*, objeto de estudio por filólogos españoles como Purificación Golpe<sup>52</sup> y José Juan Yborra.<sup>53</sup> Como resultado, la presencia de la lengua y la cultura españolas en el Peñón es cada vez más escasa.<sup>54</sup>

<sup>48</sup> El periodista gibraltareño Francisco Oliva dedicó cinco años de su vida a redactar una de las obras más atrevidas y críticas escritas hasta el momento, en la que se analiza desde muy distintos ángulos la situación de la sociedad gibraltareña y cómo afronta los desafíos del futuro. Recomendamos la lectura de esta obra que arroja notable sinceridad y valentía en el análisis de la realidad de la gestión del contencioso y de la sociedad calpense. Véase Oliva (2004), p. 91. Traducción propia.

<sup>49</sup> Oliva (2004), p. 93. Traducción propia.

<sup>50</sup> Véase Oda-Ángel (1998).

<sup>51</sup> Cavilla (1978).

<sup>52</sup> Golpe Trelles & Yborra (1998), pp. 48-59.

<sup>53</sup> Juan José Yborra ha publicado un excelente y muy interesante trabajo incluido en el Anuario 2005 del Instituto Cervantes bajo el título “La frontera estéril: la literatura en español en Gibraltar”.

<sup>54</sup> En el lado español de la verja, desde el cierre de 1969, se comenzó a olvidar la jerga derivada de la adaptación fonética de términos procedentes del inglés. Personas maduras, de entre 50 a 90 años, que vivieron su juventud trabajando en Gibraltar o tenían parientes en estas circunstancias utilizan ciertos anglicismos adaptados a la fonética castellana. Las nuevas generaciones utilizan los términos con menos frecuencia, pero entienden fácilmente a sus padres cuando hacen uso de ellos. Algunos anglicismos fonéticos, muchos relacionados con la gastronomía, son cada vez menos frecuentes oírlos: bequinagua (inglés *baking powder*), levadura para repostería; capotí (inglés *cup of tea*), momento para tomar una taza de te; carne combí (inglés *corned beef*), carne ahumada que se vende en latas; cuécaro (inglés *Quaker Oats*, marca comercial), copos de avena; craca (inglés *cracker*), galleta crujiente sin azúcar ni sal; chinga (inglés *chewing gum*), chicle, goma de mascar; liquirbá (inglés *liquorice bar*), regaliz; quequi/panquequi (inglés *plum cake*), bizcocho con pasas; rolipó (inglés *lollipop*), pirulí; yeli (inglés *jelly*), gelatina; escuta (inglés *scooter*), patinete; fli (inglés *fly killer*), *spray* matamoscas; infleita (término relacionado con el verbo *to inflate*), bomba para inflar las cámaras neumáticas; marchapié (calco semántico del inglés *footpath*), acera; mebli (inglés *marble*), canica; focona (inglés *four corners*), la verja gibraltareña tenía forma rectangular, con cuatro esquinas (*four corners*); los autobuses que llevaban a los trabajadores desde Gibraltar a la verja portaban un cartel que decía “*to four corners*”, de modo que “la focona” era la expresión para referirse a la frontera de Gibraltar; actualmente los habitantes de La Línea de la Concepción se refieren a las viviendas situadas en esta zona como “los pisos de la focona”; hacer niti (inglés *knitting*), tricotar; y, entre otros, hacer Teléfono (inglés *to make a phone call*), llamar por teléfono, “voy a hacer teléfono a mi madre”, en vez de “voy a llamar a...”.

El habla cotidiana de los gibraltareños es una mezcla de castellano e inglés, lo cual ya demuestra la necesidad de un alto nivel de competencia lingüísticas en las dos lenguas para conseguir la alternancia. Sin embargo, la alternancia va desapareciendo progresivamente y la utilización del inglés va marcando el prestigio en las relaciones profesionales. Y, ciertamente, la utilización del inglés ha ido ganando terreno en los últimos años. Cuando los británicos iniciaron la evacuación de la población civil del Peñón (1939-1942) comenzaron a comprobar que sus súbditos gibraltareños casi no hablaban en inglés. Unos 13.000 gibraltareños fueron evacuados durante la II Guerra Mundial a Casablanca, Londres, Trinidad, Jamaica, Isla Mauricio, Madeira y el Ulster. Con el regreso de los evacuados se comenzó a aplicar el sistema educativo británico y la prohibición de hablar español en los colegios comenzó a ser una práctica habitual. La educación en Gibraltar había estado en manos de instituciones religiosas, principalmente católicas, que impartían docencia en español: “es imposible el uso de los libros de texto en inglés para la formación de los estudiantes en clase, la lengua utilizada es el español que es la entendida y hablada por los habitantes nativos”.<sup>55</sup> La vuelta a la normalidad tras la evacuación obligó al Gobernador de Gibraltar a elaborar un documento titulado *A New Educational System for Gibraltar* que contenía las líneas básicas propuestas por el secretario colonial, Miles Clifford, a quien se le encargó, en octubre de 1943, realizar un informe que contuviera los principales cambios a introducir en el sistema educativo del Peñón. El informe fue enmendado en varias ocasiones y finalmente fue presentado al gobernador, en abril de 1944. Las líneas principales del nuevo sistema hablaban de la necesidad –punto undécimo– de introducir la lengua inglesa y las conexiones con el imperio británico como base para toda la vida académica del alumno. Además, el informe expresaba la incapacidad de los gibraltareños para expresarse con fluidez en inglés y que, por ello, la lengua inglesa debería ser enseñada desde la primaria, evidenciando que el inglés debería de ser la única lengua para la enseñanza. A partir del Informe Clifford el español comenzó a enseñarse de manera regular en todos los colegios de Gibraltar sólo a partir de los once años (“*emphasis throughout the whole of school life should be on the English language and the Imperial connection*”). (...) *Too many Gibraltarians are unable to express themselves with any real fluency in English. (...) Oral English should be taught from the very beginning, and English should be the sole language of instruction throughout. The young Gibraltarian should also acquire a command of good Spanish and it should be regularly taught in all schools from 11-plus by properly qualified language masters and mistresses*). El Informe Clifford fue una forma más de empobrecer a los niños gibraltareños mediante la conversión del español en lengua secundaria y dañando hasta el presente la riqueza de la condición bilingüe de aquella sociedad.

Respecto a los medios de comunicación, y en la actualidad, se edita en Gibraltar un solo diario, *The Gibraltar Chronicle*,<sup>56</sup> en inglés y varios periódicos semanales de importante tirada como *Vox*<sup>57</sup> y *Panorama*,<sup>58</sup> también en inglés. Desde el año 2004 se edita en español y con carácter semanal *El Faro de Gibraltar*, perteneciente a la empresa andaluza *Grupo Información*. Sin embargo, la dualidad cultural gibraltareña tuvo en el pasado un mayor registro a través de la prensa. El diario *El Calpense* (1868-1982) estaba escrito en su totalidad en español y así continuó hasta el cierre de la verja. En ese momento cambio de propietario y siguió publicándose en inglés hasta su desaparición poco antes de la apertura de la verja.<sup>59</sup> A pesar de su nombre el *Gibraltar Guardian* (1872) también se editaba en español, al igual que *El Anunciador* (1885-1940) que llegó a ser el periódico más leído en Gibraltar y en el Campo de Gibraltar. Además, existieron otras publicaciones en español como *Luz* (16 de marzo de 1946) que nació como órgano de expresión de la Asociación para el Avance de los Derechos Civiles de Gibraltar (AACR) el partido político liderado por Sir Joshua Hassan, ministro principal de Gibraltar durante casi 40 años.<sup>60</sup> El principal objetivo de esta publicación fue defender los derechos de los gibraltareños evacuados. Otras publicaciones menores

<sup>55</sup> El único trabajo serio realizado, por el momento, sobre la historia del sistema educativo de Gibraltar es Archer & Traverso (2004), p. 24.

<sup>56</sup> Este es el diario más antiguo de la Península Ibérica. El primer número vio la luz en 1801. Se publica diariamente, excepto los domingos. Su actual director es el joven periodista gibraltareño Dominique Searle.

<sup>57</sup> Fundado el 18 de marzo de 1955. Aunque se edita en inglés, algunas secciones del *Vox* están escritas también en español. Su director, Eddie Campello, es un veterano periodista gibraltareño con experiencia en los más destacados diarios británicos.

<sup>58</sup> Fundado en 1975 y, desde 1998, está disponible una versión electrónica en Internet ([www.panorama.gi](http://www.panorama.gi)). El director de Panorama es el periodista y escritor Joe García, otro veterano del periodismo local.

<sup>59</sup> Hay una excelente aproximación a la historia de la prensa gibraltareña en Tornay (1997), p. 51.

<sup>60</sup> La AACR nació a instancias del sindicalista gibraltareño Albert Risso el 18 de septiembre de 1942. Fue elegido vicepresidente el entonces joven abogado Salvador Hassan, que ya destacaba por su ayuda a sus conciudadanos en las tareas de la evacuación.

como el bisemanario *El Cronista de Gibraltar* (1813) estaba escrito en español y en su cabecera aparecía el escudo imperial británico.

En cuanto a los medios audiovisuales, la televisión gibraltareña, la GBC (*Gibraltar Broadcasting Corporation*), fundada en 1963, no emite ningún programa en español. Sin embargo, Radio Gibraltar (también de la GBC) emite dos horas de su programación en español. El programa *Saludos* es un clásico de la radio local y es precedido por un informativo en español de unos 10 minutos de duración. Esta es la única presencia del español en los medios periodísticos gibraltareños. En una reciente encuesta que pude realizar a 700 jóvenes gibraltareños comprobé que tan sólo un 3,5% afirmaba ver sólo los canales españoles de televisión frente a un 42,4% que decía ver sólo los canales de televisión británicos. Frente a los hábitos de consumo de televisión claramente a favor de las cadenas británicas, la radio es diametralmente opuesta a esta tendencia. Un 34,4% afirmó oír todas las cadenas de radio a su alcance, aunque un 22,5 % afirmaba oír sólo las cadenas españolas de radio y un 19,9% oye habitualmente Radio Gibraltar (la única con programación propiamente local). En el Campo de Gibraltar, se concentra casi la totalidad de cadenas de radio de todo el país. Desde las ciudades de Algeciras y La Línea emiten las principales cadenas de radio, tanto las de programación convencional como las musicales.

La ósmosis cultural propuesta por el ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, no ha dado resultado. Al contrario, tan sólo un escritor gibraltareño ha tenido cierto eco en el Campo de Gibraltar. Se trata del poeta Trino Cruz que, con tradición familiar transfronteriza, ha visto como parte de su obra se escribe y publica en castellano. Mario Arroyo, escritor de poemas y hombre de teatro, no ha tenido demasiada proyección entre sus vecinos campogibraltareños. Claro está que esa sombra sobre la literatura gibraltareña también se extiende al mundo cultural británico. En plena década de los años 60, J. Stewart llegó a escribir: “Gibraltar, por razones lingüísticas y educativas, carece de literatura indígena, aparte de un puñado de folletos y de versos”.<sup>61</sup> Un autor gibraltareño que ha conseguido relevancia a nivel nacional ha sido Tito Benady.<sup>62</sup> Sin embargo, una obra como la biografía de Sir Joshua Hassán, realizada por Sir Willian Jackson y Francis Cantos,<sup>63</sup> aún no ha sido publicada en español.

### 3. CONCLUSIÓN

El Foro de Diálogo ha dado sus frutos, sentando las bases para una mejora en la cooperación y la comunicación entre los habitantes de Gibraltar y del Campo de Gibraltar. El diálogo, la empatía y, sobre todo, el contacto directo prudente y continuado entre los negociadores españoles y gibraltareños han permitido arrojar nuevos resultados a este histórico contencioso que inicia un camino lleno de esperanzas para su superación normalizada. Reconocer los avances logrados es fundamental para afrontar con responsabilidad los retos del futuro. La cooperación como base para el entendimiento debería generar una relación fluida que asegurara para siempre la normalización y la consolidación de un elemento siempre pendular en el contencioso: la confianza entre los interlocutores implicados.

El año transcurrido desde la firma de la Declaración de Córdoba ha permitido estabilizar dicho elemento, si bien lo complejo del contencioso y las aristas y recelos en otros ámbitos relacionados hacen de la confianza un elemento muy frágil con posibilidades de ruptura. La incertidumbre sobre el futuro del buen clima en las

---

<sup>61</sup> Stewart (1967), p. 320.

<sup>62</sup> T.M. Benady, “Moorish Gibraltar. A Lecture to the Gibraltar Society”, 1976; “The Settlement of the Jews in Gibraltar, 1704-1783”, *Transactions*, vol. XXVI, The Jewish Historical Society of England, University College, Londres, 1979; *Gibraltar Guidebook*, 1980; “The Jewish Community of Gibraltar”, *The Sephardi Heritage II: The Western Sephardim*, Grendon, R.D. Barnett & W.M. Schwab, 1989; “Los gibraltareños”, en “El problema de Gibraltar. Tres siglos de reivindicaciones, tensiones y guerras”, *Historia* 16, n° 187, noviembre de 1991, Madrid, 1991; *The Royal Navy at Gibraltar*, Maritime Books, 1992; *Les Juifs d'Espagne: histoire d'une diaspora*, los capítulos titulados “Gibraltar, Minorque, Malte” y “Les communautés du nord du Maroc”, Henri Méchoulán, París, 1992; “Escritos de Fco. M<sup>a</sup>. Montero en la prensa gibraltareña del siglo XIX”, en la Revista *Almoraima*, n° 8, de octubre de 1992, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Algeciras, 1992, pp. 29-32; “Gibraltar’s Main Square”, *Gibraltar Heritage Journal*, n° 1, Gibraltar, 1993, pp. 11-18; “The Cardozo family”, *Gibraltar Heritage Journal*, n° 1, Gibraltar, 1993, pp. 41-50; “The Larios family”, *Gibraltar Heritage Journal*, n° 1, Gibraltar, 1993, pp. 51-56; “La bibliografía del Gibraltar musulmán”, II Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, Tarifa, octubre 1992, en la Revista *Almoraima*, n° 9, de mayo de 1993, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Algeciras, pp. 137-146.

<sup>63</sup> Jackson & Cantos (1995).

relaciones está asentada en algunas consideraciones. En Gibraltar, las posiciones políticas en la oposición han manifestado sus reservas al conjunto o a las partes de lo acordado en Córdoba. Joe Bossano, líder del GSLP, ha expresado claramente su desacuerdo al modelo de relación alcanzado y asegura introducir un giro nacionalista en el seno del Foro de Diálogo de alcanzar el poder. En este mismo sentido, la posibilidad de que Gibraltar utilice su posición en el Foro para reivindicar una eventual independencia mediante la autodeterminación podría obligar a España a abandonar ese marco de encuentro concebido para normalizar las relaciones e incrementar la cooperación.

En Gibraltar, la limitación de independencia que impone el derecho de retracto del Tratado de Utrecht, ha sido desafiada sin contemplaciones por los británicos. Desde la batalla de la ONU, los argumentos británicos estaban asentados sobre los párrafos 2º y 5º de la Resolución 1514 que señalan que “todos los pueblos tienen derecho a la autodeterminación”. Para demostrarlo dotó a Gibraltar de instituciones locales de autogobierno con la esperanza de obtener de la ONU la bendición para la aparición en la escena internacional de un “mini Estado” gibraltareño cuya población controlaría en gran medida sus asuntos internos. Es decir, máximo autogobierno sin perjudicar la soberanía británica y las aspiraciones españolas. Y, ciertamente, seguimos igual. Sin embargo, la ONU decidió que la descolonización sólo sería efectiva mediante el párrafo 6º de dicha Resolución relativo a la integridad territorial y pidió a Gran Bretaña que pusiera término a la situación colonial antes del 1 de octubre de 1969.

Es obvio que el problema de fondo no está resuelto. La reivindicación histórica de España sobre la soberanía de Gibraltar sigue vigente y no se ha movido un ápice. No obstante, el nuevo clima creado gracias al Foro podría facilitar a medio o largo plazo retomar otras iniciativas, como por ejemplo, la de soberanía compartida<sup>64</sup> que fue mayoritariamente rechazada por los gibraltareños en el referéndum del 7 de noviembre 2002. Si se hiciera esta propuesta otra vez quizá no obtendría el consentimiento de los gibraltareños, pero éstos no podrían alegar que se hubiese realizado a sus espaldas y sin su participación.

*Francisco Oda-Ángel*

Profesor Titular de Sociología de la Universidad Rey Juan Carlos

---

<sup>64</sup> La Declaración de Barcelona, de 20 de noviembre de 2001, abrió las puertas a la soberanía compartida de Gibraltar entre España y Reino Unido. La comparecencia de Jack Straw, ministro británico de exteriores, ante la Cámara de los Comunes, el 12 de julio de 2002, para dar a conocer el acuerdo histórico alcanzado con España respecto a Gibraltar dejó atónito a los gibraltareños: “después de 12 meses de negociación, nosotros y España hemos alcanzado un amplio consenso sobre muchos de los principios que deberían ser la base de un acuerdo duradero. Gran Bretaña y España deberían compartir la soberanía de Gibraltar incluyendo el disputado territorio del Istmo. Gibraltar debería tener mayor autogobierno y conservar sus tradiciones, modos de vivir y la nacionalidad británica. Los gibraltareños podrían ganar el derecho a conseguir la nacionalidad española...”.



## 4.BIBLIOGRAFÍA

- Albi de la Cuesta, J., & J.O. Sánchez Machuca (2004), *Diario de una campaña. Gibraltar 1779-1783*, Balkan Editores, Madrid.
- Algarbani Rodríguez, J.M. (2000), "Gibraltar y la política exterior británica en la Guerra Civil española", *Revista Almoraima*, Algeciras, pp. 400-412.
- Antón Solé, P. (1979), *Catálogo de la Sección Gibraltar del Archivo Histórico Diocesano de Cádiz*, Instituto de Estudios Gaditanos, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.
- Archer, E.G., & A.A. Traverso (2004), *Education in Gibraltar 1704-2004*, Gibraltar Books, Ltd, Gibraltar.
- Ballantine, S. (1983), *Study of the Effects of English-medium Education on Initially-Monoglot Spanish-speaking Gibraltarian Children*, University of Wales, PhD, Wales.
- Ballantine, S. (2000), "English and Spanish in Gibraltar. Development and Characteristics of Two Languages in a Bilingual Community", *Gibraltar Heritage Journal*, nº 7, Gibtel, Gibraltar.
- Ballesta Gómez, J.M. (1992), *Al pie del Peñón*, Ballesta Editor, La Línea.
- Ballesta Gómez, J.M. (1995), "La Aduana como arma política, una historia repetida", *Revista Contravalación*, nº 5, La Línea.
- Ballesta Gómez, J.M. (1999), "The Spanish Consul at Gibraltar During the Constitutional Triennial (1820-1823)", *Gibraltar Heritage Journal*, nº 6, Gibraltar.
- Beiso, D. (2000), "The Social Impact of the Spanish Civil War on Gibraltar", *Gibraltar Heritage Journal*, nº 7, Gibtel, Gibraltar.
- Benady, S. (1994), *Civil Hospital and Epidemic in Gibraltar*, Gibraltar Books, Gibraltar.
- Benady, T.M. (1991), "Los gibraltareños", *Revista Historia* 16, nº 187, Madrid, pp. 73-86.
- Benady, T.M. (2004), *Aaron Cardozo: Life and Letters*, Gibraltar Books, Gibraltar.
- Bravo Jiménez, S. (2000), "Una visión del Campo de Gibraltar a principios del siglo XIX", *Revista Almoraima*, nº 24, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Algeciras.
- Campo Urbano, S. del (2007), *En torno a Gibraltar*, Biblioteca Nueva, Madrid.
- Caruana, C. (1989), *The Rock Under a Cloud*, Silent Books, Cambridge.
- Casás Balao, J.A. (2000), *De Gibraltar a su campo. La sociedad gibraltareña en el siglo XVII y su posterior recomposición*, Colecciones Aurea, La Línea de la Concepción.
- Cavilla, M. (1978), *Diccionario Yanito*, Med Sun, Gibraltar.
- Cestino, J. (2004), *El Estrecho. Treinta siglos de Historia en Gibraltar, Tánger, Tarifa, Ceuta y Algeciras*, Editorial Arguval, Málaga.
- Dorao, M. (1989), "Pan y naranjas. Seis viajeras inglesas en el Gibraltar del siglo XIX", *Revista Almoraima*, separata, nº 1, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Algeciras.
- Ellicot, D.M. (1975), *Our Gibraltar: A Short History of the Rock*, Gibraltar Museum Committee, Gibraltar.
- Escuadra Sánchez, A. (1999), *A la sombra de la roca. La Segunda Guerra Mundial desde el Campo de Gibraltar*, Obra Social y Cultural Cajasur, Córdoba.
- Fernández Díaz, A., & J. Uxó González (1996), "Aspectos económicos del problema de Gibraltar", en J. Salgado (coord.), *Estudios sobre Gibraltar*, Instituto de Cuestiones Internacionales y Política Exterior (INCIPE), Madrid.
- Fierro Cubella, E. (1997), *Gibraltar. Aproximación a un estudio sociolingüístico y cultural de la Roca*, Universidad de Cádiz, Cádiz.
- Finlayson, T.J. (1991), *The Fortress Came First. The Story of the Civilian Population of Gibraltar During the Second World War*, Gibraltar Books, Gibraltar.
- García, J. (1996), "The American View and the Spanish Claim", *Gibraltar Heritage Journal*, nº 3, Gibraltar, pp. 19-21.
- García, J. (2002), *Gibraltar, The Making of a People*, Panorama Publishing, Gibraltar.
- Golpe Trelles, P., & J.J. Yborra (1998), "Aproximación a las peculiaridades léxicas del Campo de Gibraltar", *Actas de las I Jornadas de señas de identidad del Campo de Gibraltar*, Junta de Andalucía, Consejería de Educación y Ciencia, pp. 48-59.
- González de Mesa, A. (2000), *Esto no es histórico, es verdad*, Dos Soles, Burgos.
- House of Commons (1981), *Gibraltar, The Situation of Gibraltar and the United Kingdom's Relations with Spain*, Londres.
- Izquierdo Sans, C. (1996), *Gibraltar en la Unión Europea. Consecuencias sobre el contencioso hispano-británico y el proceso de construcción europea*, Tecnos-UAM, Madrid.
- Jackson, W., & F. Cantos (1995), *From Fortress to Democracy. The Political Biography of Sir Joshua Hassan*, Grendon, Gibraltar Books.

- Marquina Barrios, A. (1985), "Gibraltar en la política exterior del Gobierno socialista", *Revista de Estudios Internacionales*, nº 4, Madrid.
- Ministerio de Asuntos Exteriores (1966), *Documentos sobre Gibraltar presentados a las Cortes Españolas*, Imprenta del MAE, 3ª edición, Madrid.
- Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (2007), *La Cuestión de Gibraltar*, Oficina de Asuntos de Gibraltar, Madrid, abril.
- Morán, F. (1988), "Las relaciones hispano-británicas", *Revista de Occidente*, nº 89, Madrid, pp. 5-20.
- Morán, F. (1990), *España en su sitio*, Plaza & Janés, Madrid.
- Morris, D.S., & R.H. Haigh (1991), *Britain, Spain and Gibraltar 1945-1990: The Eternal Triangle*, Routledge, Londres.
- Ocaña Torres, M.L. (2001), "Gibraltar y la política exterior hispano británica en el siglo XVIII", VI Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, Gibraltar, *Revista Almoraima*, nº 25, Mancomunidad de Municipios de Gibraltar, Algeciras, pp. 259-270.
- Oda-Ángel, F. (1998), *Gibraltar: la herencia oblicua. Una aproximación sociológica al contencioso*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.
- Oliva, F. (2004), *The Frontiers of Doubts*, Editorial Acento 2000, Tarifa.
- Oliví, F. (1996), "Gibraltar y la política exterior de España, 1704-1969", en J. Salgado (coord.), *Estudios sobre Gibraltar*, Instituto de Cuestiones Internacionales y Política Exterior (INCIPE), Madrid.
- Pérez Girón, A. (1998), *La República y la Guerra Civil en San Roque*, Asociación de la Prensa del Campo de Gibraltar, colección Estrecho de Periodistas, Algeciras.
- Piniés y Rubio, J. de (2000), *La descolonización española en las Naciones Unidas*, Centro de Estudios Políticos Constitucionales, Madrid.
- Ponce Alberca, J. (2001), "La Guerra Civil española y Gibraltar. Los refugiados españoles en el Peñón", VI Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, *Revista Almoraima*, nº 25, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Algeciras, pp. 387-402.
- Posac Mon, C. (1997), "El prelude de la Guerra de la Independencia en el área gibraltareña", *Cuadernos del Archivo Municipal de Ceuta*, nº 11, Ceuta, Consejería de Educación y Cultura.
- Romero Bartumeus, L. (2003), *El Estrecho en la política de seguridad española del siglo XX*, Asociación de la Prensa del Campo de Gibraltar, Algeciras.
- Romero Bartumeus, L. (2006), "Lo estratégico en la cuestión de Gibraltar", UNISCI Discussion Papers, nº 12, octubre, <http://www.ucm.es/info/unisci/UNISCIRomero12.pdf>.
- Sáez Rodríguez, A. (2006), *La montaña inexpugnable. Seis siglos de fortificaciones en Gibraltar (XII-XVIII)*, Instituto de Estudios Campogibraltareños, Algeciras.
- Sepúlveda Muñoz, I. (2004), *Gibraltar. La razón y la fuerza*, Alianza, Madrid.
- Seruya, S. (1998), "David and Goliath", *Revista Política Exterior*, XII, nº 64, Madrid, 1998.
- Stewart, J.D. (1967), *Gibraltar piedra clave*, Aguilar, Madrid.
- Téllez, J.J. (2005), *Gibraltar en el tiempo de los espías*, Andalucía Abierta, Sevilla.
- Tornay de Cózar, F. (1997), "Gibraltar y su prensa, Excma. Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.
- Torremocha Silva, A., & F. Humanes Jiménez (1989), *Historia Económica del Campo de Gibraltar*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación del Campo de Gibraltar, Algeciras.
- Triay Bozzino, J.J., & J.A. Casaus Balao (2000), *Matar al mensajero. Vivencias de un "Palomo" en Gibraltar*, Colecciones Aurea, La Línea de la Concepción.
- Tubino Oliva, F.M. (1863), *Gibraltar ante la historia, la diplomacia y la política exterior de España*, Imprenta La Andalucía, Sevilla.
- Vallejo, T. (2001), *The Yanito Dictionary*, Panorama, Gibraltar.
- Vega Rodríguez, J. de la (1973), *La Línea de la Concepción. Cien años de historia. 1870-1970*, Excma. Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz.
- Velarde Fuertes J. (1970), *Gibraltar y su Campo: Una economía deprimida. Imperialismo y latifundismo*, Ariel, Barcelona.
- Vicente Lara, J.I. de, & M. Ojeda Gallardo (1995), "Representación para la elección de la nueva población de Gibraltar en el sitio de las Algeciras", III Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, *Revista Almoraima*, nº 13, Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, Algeciras.